ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

1890.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS
der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,
Jahrgang 1890.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen: A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn, B. Ausland. — III. Entscheidungen höherer Gerichte. — IV. Bücherschau.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches usw.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich usw.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen.

A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Deutsches Reich.

1. Projekte, Vorarbeiten und Neubauten.

2. Sonstige Notizen.

Oesterreich-Ungarn.

1. Allgemeines.

B. Ausland.

III. Entscheidungen höherer Gerichte.

Desgl. d. O. G.-H., betr. Bestellung eines Prioritätenkurators. 35, 365.
Desgl. d. V.-G.-H., betr. Steuerbehandlung der Kupon - Einlösungsprovision. 72, 712.
Desgl. d. V.-G.-H., betr. Besteuerung einer steuerfreien Bahn. 78, 765.

Desgl. d. O. G.-H., betr. die strafweise Entlassung eines Eisenb.-Bediensteten. 80, 786.

Desgl. d. O. G.-H., betr. Nichtqualifikation der Eisenbahnbeamten als Staatsbeamte. 84, 820.

Kautionsverlust wegen Nichteinhaltung von Konzessionsbedingungen. 68, 675.

d) Schiedsspruch,
betr. mangelhafte Füllung der Fleischtransportwagen mit Eis. 35, 366.

IV. Bücherschau.

Kartenwerke.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Binnengütertarif. Am 1. Januar 1891 gelangt zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Oktober 1890 ein Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält eine Bestimmung über die erfolgte Eröffnung der Strecke Glatz - Rückers - Reinerz, eine Ergänzung der wegen Getreide und Kleie in loser Schüttung bestehenden Vorschriften und die Ausdehnung derselben auf Hülsenfrüchte und Oelsaaten, die bereits eingeführten Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, eine Bestimmung wegen Erhebung von Nebengebühren für ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen, eine Vorschrift über die Bewegung der leeren Wagen auf öffentlichen Anschlussgeleisen etc., Bestimmungen und Frachtsätze für Frauenwaldau wegen der erfolgten Eröffnung des Wagenladungsverkehrs, eine Vorschrift, nach welcher Milch im Abonnement von Zmielin nach Schoppinitz O.S.E. zu den für Schoppinitz R.O.U.E. bestehenden Frachtsätzen befördert wird, eine Ergänzung des Tarifs für Güternebenstellen durch Aufnahme von Schmiegel bei Alt-Boyen, die Aenderung des Stationsnamens Aschenbornschacht in Antonienhütte und der Schreibweise von Hermania, die Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 für Holz durch Nachtragung von Frauenwaldau und des Ausnahmetarifs 9 für Eisenerze etc. durch Aufnahme der bereits eingeführten Frachtsätze für Ohlau, sowie die bereits durch die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin bekannt gemachte Aenderung der Ausnahmetarife 15—17 für Wegebaumaterialien, Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und für geringwerthige Massenartikel.

Abdrücke des Nachtrages I verabfolgen die Stationskassen unentgeltlich.

Breslau, den 24. Dezember 1890. (2883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Breslau-Westliche Staatsbahnen. Am 1. Januar 1891 tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Bahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona (einschliesslich der Kreis Oldenburger Eisenbahn), Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover (einschl. der Hoya-Eystruper Eisenbahn), Köln (linksrhein.), Köln (rechtsrh.), Magdeburg und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona und Hannover, Aenderung in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Aenderung der Bestimmungen bezüglich der Anwendung der Frachtsätze für einzelne Stücke Vieh, Ergänzung der Bestimmungen zum Kilometerzeiger und Berichtigungen.

Abzüge dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. Dezember 1890. (2884)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Am 1. Januar 1891 erscheint der Nachtrag VII zum Aus-

nahmetarife vom 1. März 1884, enthaltend neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Frachtsätze für neu aufgenommene Rheinisch-Westfälische und Bayerische Stationen sowie Aufhebung der Frachtsätze für Lindau unter gleichzeitiger Uebernahme derselben in den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandsverkehr.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 21. Dezember 1890. (2885)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Januar kft. J. erscheint der Nachtrag XI zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen:
   1. Zu II B. Besondere Tarifvorschriften.
   2. Zu II D 2. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Haltestellen.
II. Ergänzung des Stationsverzeichnisses.
III. Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Emleben, Grosszschocher (Preuss. Staatsb.), Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.
IV. Abgeänderte Entfernungen für die Station Leipzig (Magdeb. Bhf.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.
V. Aenderungen der Stations-Tariftabellen.
VI. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife.
VII. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 22. Dezember 1890. (2886)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Am 1. Januar 1891 tritt für die direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen verschiedenen Stationen der Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein. und rechtsrhein.), sowie der Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbande vom 1. Juli 1880 und im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbande vom 15. Mai 1880 sammt Nachträgen aufgehoben werden.

Soweit dadurch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, gilt jedoch die bisherige Frachtberechnung noch bis zum 15. Februar 1891.

Beschränkungen treten ein für den Verkehr mit den

Rheinisch-Westfälischen Stationen:
Aachen-Bleyberg (Grenze), Barmen (Mittel-), Barmen (Unter-), Bochum Rh., Cassel (Dir.-Bez. Elberfeld), Dalheim (Grenze), Düsseldorf B. M., K. M. u. Rh., Elberfeld (Mirke), Elberfeld (Ottenbruch), Hagen Rh., Kohlscheid, M.-Gladbach, M.-Gladbach a. Bökel, M.-Gladbach a. Speik, Rath Rh., Rothe Erde, Venlo (K. M. und linksrh.);

Sächsischen Stationen:
Eger, Franzensbad, Hof, Reichenberg, Reitzenhain und Zittau, sowie zwischen Cassel (Dir.-Bez. Elberfeld) einerseits und Grossenhain (C. G. B.), Plauen i/V. (unter. Bhf.), Reichenbach i/V., Riesa andererseits,

indem diese Stationen bez. Stationsverbindungen in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden sind.

Der Tarif ist durch die Stationen der betheiligten Endbahnen zu erlangen.

Dresden, am 22. Dezember 1890. (2887)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält u. a. bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der Besonderen Tarifvorschriften, der Besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, ferner direkte Kilometerentfernungen für die Verkehrsstellen Benz, Kletkamp und Lütjenburg des Direktionsbezirks Altona — gültig vom Tage der Betriebseröffnung, welche noch besonders bekannt gemacht wird —, theilweise anderweite gekürzte Entfernungen für Hamburg B., direkte Kilometerentfernungen für Spandau B. H. und anderweite gekürzte Entfernungen für verschiedene Verkehrsstellen des Direktionsbezirks Breslau, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II F. b Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Sofern Erhöhungen der z. Zt. bestehenden Frachtsätze eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. Februar 1891 in Kraft.

Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 22. Dezember 1890. (2888)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Der in unserer Bekanntmachung vom 11. November d. Js. auf 1. Januar n. Js. angekündigte neue Hessisch-Pfälzische Gütertarif kommt erst am 1. Februar n. Js. zur Einführung.

Mainz, den 19. Dezember 1890. (2889)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1891 tritt für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Carlsbad und Wolfsgrün ein Frachtsatz von 0,48 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 20. Dezember 1890. (2890)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Januar 1891 erscheint ein Nachtrag X zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Derselbe enthält insbesondere einige zum Theil bereits veröffentlichte Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, Entfernungen für mehrere in den Verkehr einbezogene Haltestellen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 22. Dezember 1890. (2891)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Januar k. J. tritt Nachtrag XIII zu Heft 1 des Verbands-Gütertarifs mit abgeänderten bezw. neuen Frachtsätzen des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 6a und b (Europäisches Holz), 16 (Heu und Stroh), 27 (Kalk und Kalksteine), 28 (Borke), 33 (Heede- und Spinnabfälle von der Jutespinnerei) und 34 (getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien) in Kraft. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b für Dobrowitz, Taxis-Dobrowitz, Turnau und Wlkawá gelten, insofern sie höher als die jetzigen sind, erst vom 1. März 1891 ab. Die Frachtsätze des Spezialtarifs 6a und b für diejenigen auf Seite 52 bis 61 des Nachtrags XI und 14 des Nachtrags XII aufgeführten Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, welche in den Nachtrag XIII nicht mit übernommen wurden, gelten noch bis zum 28. Februar 1891, dann treten sie ohne Ersatz ausser Kraft. Der Nachtrag XIII ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 20. Dezember 1890. (2892)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Januar 1891 gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Colberg und Berlin, Anh.-Dresd. Bhf., ermässigte Frachtsätze für die Wagenladungsklassen, Spezialtarife und die Ausnahmetarife für Getreide und Holz zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. Dezember 1890. (2893)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Januar 1891 gelangt Nachtrag 8 zum Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte II A. Besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, II B. Besondere Tarifvorschriften, II D. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen und dergl., II E. Kilometerzeiger, sowie der Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise vom 0,25 ℳ das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 29. Dezember 1890. (2894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksr.)-Breslau. Am 1. Januar 1891 tritt zum Staatsbahntarif Köln (linksrheinisch)-Breslau der Nachtrag VII in Kraft, welcher neben Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie Aenderungen der Ausnahmetarife Entfernungen für die in den Verkehr einbezogene Haltestelle Holzheim des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 20. Dezember 1890. (2895)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Aufhebung des Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. März n. St. 1891 tritt der Tarif für den Ungarisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September n. St. 1887 sammt dem hierzu erschienenen Nachtrage I ausser Kraft.

Wien, den 20. Dezember 1890. (2896)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, zugleich im Namen der betheiligten Bahnen.

Oesterr.-Ung.-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtberechnung für todtes Geflügel als Frachtgut.) Mit Gütigkeit vom 15. Januar 1891 werden bei Zusammenladung von Wilpret und todtem Geflügel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 35 (Wildpret) der Tarife Theil II a Heft 1 für den Oesterr.-Ung.-Französischen Eisenbahnverband (ausserfranzösische Strecken), gültig vom 1. Juni 1890 bei Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen für das Gesammtgewicht beider genannter Artikel berechnet, während die Frachtberechnung rücksichtlich der Französischen Strecken nach Serie 1 der allgemeinen Tarife im Tarif-Theil II b vom 1. Juni 1890 und zwar gleichfalls für das Gesammtgewicht erfolgt.

Wien, am 18. Dezember 1890. (2897)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr der Direktion Breslau mit der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. Im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn tritt am 1. Februar 1891 ein Nachtrag II zum Tarif vom 1. Februar 1887, enthaltend theilweise ermässigte Fahrpreise in Kraft. Näheres hierüber ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 20. Dezember 1890. (2898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Januar k. J. erscheint für die Rheinischen Personenverkehre der II. Nachtrag zum ersten Theil und der I. Nachtrag zum zweiten Theil des Tarifes. Derselbe ist bei den Stationen einzusehen.

Mainz, den 24. Dezember 1890. (2899)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

5. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 No. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

2 Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu 2 *M.* von unserm maschinentechnischen Büreau Domhof 48 bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" versehen portofrei zu dem auf den 13. Januar 1891 Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 22. Dezember 1890. (2900)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verding von Betriebsmaterialien. Gruppe II und III. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen Betriebsmaterialien, und zwar Gruppe II:

7 000 kg Karbolsäure,
4 300 „ karbolsauren Kalk,
18 500 „ grüne Seife,
1 800 „ weisse Riegelseife,
23 000 „ Soda,
24 000 „ Talg,

Gruppe III.

210 000 kg raffinirtes Rüböl,
330 000 „ rohes Rüböl,
750 000 „ Petroleum,
350 000 „ Mineral-Schmieröl

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ für Gruppe II und von 60 ₰ für Gruppe III bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 15. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Februar 1891. (2901)

Magdeburg, den 17. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung einer Signal- und Weichenverriegelungs-Anlage auf Bahnhof Bernstadt wird öffentlich ausgeschrieben. Die Ausschreibungsunterlagen sind für 0,75 *M.* von unserer Kanzlei hier (Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofes) nicht postfrei zu beziehen, sowie in unserem technischen Büreau einzusehen.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Montag, den 5. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, im Dezember 1890. (2902)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Verding von Drahtstiften, Nägeln, Nieten, Muttern etc. und Pinsel. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen 12 850 Mille Drahtstifte, Rohrnägel und Kammzwecken, 2 650 Mille Holzschrauben, 1 300 Mille geschmiedete Nägel, 278 000 Stück Kessel- und Tendernieten, 800 Mille Schraubenmuttern, 570 000 Stück Splinte, 2 800 Stück Pinsel, 550 lfd. m Drahtgeflecht zu Funkenfängern, 870 Stück Kohlenschaufeln zu Lokomotiven, 760 Mille Sächs. Blechnieten, 2 000 lfd. m Drahtketten, 800 Stück gewöhnliche Schraubenschlüssel und 35 Stück Universalschraubenschlüssel sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 13 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Bewerber, welche geschmiedete Nägel, Pinsel und Kohlenschaufeln anbieten wollen, haben dies wegen Verabfolgung der hierzu erforderlichen Zeichnungen in der Anforderung besonders anzugeben.

Die Eröffnung der Angebote findet am 13. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr, in unserem Sitzungssaale statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Februar 1891. (2903)

Magdeburg, den 19. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von

c. 5 790 t Stahlschienen und
c. 1 825 t Verbindungstheile

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 10. Januar 1891, Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 19. Dezbr. 1890. (2904)
Das Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. „Verdingung von Werkstattsmaterialien." Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen an folgenden Tagen Vormittags 10 Uhr zur Verdingung gelangen:

1. Am 20. k. Mts. Radreifen, Eisengusswaaren und Schmiedekohlen.
2. Am 21. k. Mts. Gruppe I Schweisseisen und Schweisseisenbleche; Gruppe II Stahl (ausschliesslich Werkzeugstahl), Normalspiralfedern, Sprengringstahl, Stahlblech, verzinntes Blech, Stahl- und Eisendraht; Gruppe III Kupferbleche, Kupferrohre, Rundkupfer, Kupferdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Antimon, Blei und Schlagloth.
3. Am 26. k. Mts. Gruppe IV Eisen- und Kurzwaaren, messingene Lampenschrauben und Lampenbrenner; V a Kuppelungen, Zughaken, Bufferstossstangen, Bufferkreuze und Federlaschen; V b eiserne Lokomotiv-Siederohre und Rohre zu Weichenlaternen; VI Kohlenschaufeln, Schneckenbohrer, Hobeleisen, Stemmeisen, Feilkloben, Sägeblätter, eiserne Ketten, Feilenhefte, hölzerne Griffe mit messingenen Zwingen, Eisendrahtgeflechte, federnde Unterlagsringe, Schmelztiegel und Schleifsteine.
4. Am 30. k. Mts. Gruppe VII Gummiwaaren; VIII Leder; IX a Plüsch, Damastleder- und Wachsparchent, Linoleum-Teppich, Wachsteppich, Manufaktur- und Leinenwaaren, Kokosdecken; IX b Seiler-, Posamentier- und Polsterwaaren, Dichtungsmaterialien.
5. Am 4. Februar k. J. Gruppe X Lein- und Terpentinöl, Firnisse, Lacke (ausschliesslich Kutschen-, Schleif-, Kopal- und Lokomotivlacke), Farben, Chemikalien, Droguen, Bimstein, Sandstein, Korkpfropfen, Talkum, Holzkohlentheer, Waschschwämme; XI einfaches und doppeltes Fensterglas, rothes und grünes Glas, Milchglasscheiben, Kupeelaternenglocken; XII Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Borstwaaren, Holzkohlen, Stuhlrohr, Mahagoni- und Nussbaumholz, Hammerstiele.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse Nr. 36 Zimmer 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche, in denen der Verdingungsgegenstand genau zu bezeichnen ist, gegen Einsendung von 50 ₰ für jeden unter 1 aufgeführten Gegenstand und für jede einzelne der

unter 2 bis 5 bezeichneten 14 Gruppen portopflichtig bezogen werden. Für die Zeichnungen sind ausserdem, und zwar für Normal-Spiralfedern, Kupelungsvorrichtungen, Holzschrauben, Kohlenschaufeln und Radreifen je 50 ₰ zu entrichten. Die Bezahlung hat nur in Briefmarken zu 10 ₰ oder in baar zu erfolgen.

Die Angebote sind für jeden Verdingungstag besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach Eröffnung der Angebote.

Angebote, welche den gestellten Anforderungen in Bezug auf Einheitspreise, Anlieferungsstellen etc. nicht entsprechen, werden als ungültig betrachtet und zur Bewerbung nicht zugelassen.

Breslau, den 23. Dezember 1890. (2905)
Materialienbüreau.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von

ca. 950 cbm kiefernen Brettern,
„ 2 300 „ fichtenen dergl., davon ca. 2 000 cbm in gewöhnlicher Qualität,
„ 300 cbm in Extraqualität
und
„ 10 „ kiefernen und fichtenen Stollen

für den Bedarf der Maschinenwerkstätten im Jahre 1891.

Die Lieferungsbedingungen und die Maassverzeichnisse für die vorstehends gedachten Hölzer und Angaben über den Bedarf der verschiedenen Werkstättenstationen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen; dieselben können aber auch im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung, sowie bei den Bezirks-Maschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Neustadt eingesehen werden.

Die Angebote auf die Hölzer bezw. auf Theillieferungen haben sich auf den Preis für das Kubikmeter, sowie auf die fracht- und spesenfreie Anlieferung nach den Werkstättenstationen Chemnitz, Leipzig I und II, Dresden-Neustadt I und Radebeul zu beziehen und sind mit der Aufschrift „Angebot auf Kiefern- und Fichtenholz“ bis zum 16. Januar 1891, Abds. 6 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden. Dieselben werden am 17. Januar, Vorm. 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis mit 10. Februar 1891 an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 22. Dezember 1890. (2906)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

---

6. Verkauf von Altmaterialien

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Lübbenau, Cottbus, Görlitz und Senftenberg des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Schienen, Herzstücke, Weichen, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen usw. sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf den 9. Januar n. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Verwaltungsgebäude anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Betriebsbüreau, sowie in den Amtszimmern der auf obigen Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ Schreibgebühr von hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebote auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zu obigem Termin nach hier einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen.

Cottbus, den 17. Dezember 1890. (2907 MG)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Für den Verkauf von alten Eisenschienen, Hartguss-Herzstücken, Weichenzungen von Eisen, altem Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, Zink und Kupferniederschlag ist Termin auf

Sonnabend, den 10. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Amtsgebäude, Frankestrasse 1, angesetzt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 30 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Gebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 19. Dezember 1890. (2908)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

---

7. Verkauf eines Dampfkessels.

Main-Neckarbahn. Ein noch in sehr gutem Zustande befindlicher, anfangs 1877 erbauter, aber nur wechselsweise im Betrieb befindlich gewesener ausziehbarer Röhrendampfkessel mit vollständiger Armatur exkl. Manometer von 52 qm wasserberührter Heizfläche und 6 Atmosphären Arbeitsdruck, der in der Hauptwerkstätte in Darmstadt lagert, ist durch Aufstellung eines grösseren Kessels entbehrlich geworden und nun zu verkaufen. Verkaufsbedingungen nebst Skizze des Kessels können gegen Einsendung von 20 ₰ in Freimarken von mir bezogen werden.

Angebote sind längstens bis zum 10. Januar 1891, Vormittags 10 Uhr mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf eines Dampfkessels“
bei mir einzureichen und können Anbieter der um genannte Zeit stattfindenden Eröffnung der Angebote beiwohnen.

Darmstadt, den 22. Dezember 1890. (2909)
Der Maschineningenieur
der Main-Neckarbahn.
Becker.

---

8 Verkauf von Nebenerzeugnissen.

Die in den diesseitigen Gasanstalten erzeugten Nebenprodukte an

Oelgastheer,
Steinkohlentheer und
flüssigem Kohlenwasserstoff

sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Verkaufsbedingungen hierzu sind auf portofreies Ansuchen von der Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Chemnitz unentgeltlich zu erlangen.

Kaufsangebote sind bis
Donnerstag, den 15. Januar 1891, Mittags 12 Uhr,
portofrei an die Magazinhauptverwaltung hier einzureichen.

Chemnitz, am 22. Dez. 1890. (2910 JC)
Maschinenhauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 1. 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Januar 1890.

Inhalt:

Zur Jahreswende.

In dem unablässigen Hasten und Jagen, welches das gegenwärtige Zeitalter erfüllt, erfordert es zweifellos eine gewisse geistige Kraftanstrengung, sich die Ruhe und Sammlung zu beschaulichen Betrachtungen über Dinge, welche über das Gebiet der sogenannten laufenden täglichen Sorgen hinausgreifen, zu gönnen. Bewegung, Fortschritt predigt das seinem Ende sich zuneigende Jahrhundert vernehmbarer, als es wohl jemals zuvor der Fall gewesen ist! — Bewegung und Fortschritt! — Verschiedenartig wird der Sinn dieser Worte gedeutet werden, je nach der Stellung, welche der einzelne zu den Dingen einnimmt, und je nach der Urtheilsfähigkeit desselben, und jeder kann in seiner Art recht haben. Diese Thatsache steht bereits so lange fest, dass die Unduldsamkeit gegen Andersdenkende, insofern dieselben nicht erwiesenermaassen Schlechtigkeiten begehen oder Schaden anrichten, beinahe räthselhaft erscheinen möchte. Und doch tritt sie nur allzu oft zu Tage, — vielleicht greller und unverhüllter als ehedem, weil die Interessen, um welche es sich handelt, umfassender und bedeutender geworden sind.

Das, ursprünglich in eng begrenztem, rein materiellem Sinne in die Welt geworfene Schlagwort von dem Kampfe um das Dasein gilt nicht minder von den geistigen Auseinandersetzungen, in welchen die Bestrebungen des Zeitalters sich äussern, in welchen die Bahnen der zukünftigen Entwickelung desselben angedeutet werden. Ansicht steht gegen Ansicht im Streite überall da, wo Kräfte sich regen! — Nur übergefühlsvolle Gemüther können daran Anstoss nehmen, dass es so ist. Wer heutigen Tages noch von einem goldenen Zeitalter dauernden Friedens träumen kann, den wird man schwerlich um seinen Idealismus, eine wahre Treibhauspflanze in dem dröhnenden Lärm des Tages, beneiden. Wer dagegen, unangekränkelt von der etwas scharfen Zugluft der neuen Zeit, und unabhängig von dem bisweilen wohl peinlichen Gefühle, dass die Dinge sich anders gestalten, als man angenommen hat, den Eindruck der Thatsachen auf sich wirken lässt, der wird eine aufrichtige Freudigkeit über das bewegungsreiche Treiben und über das Durcheinanderwogen der Kräfte, welchem der Erdball kaum noch genügenden Spielraum zu gewähren scheint, nicht unterdrücken können. Natürlich, Vollkommenes wird man nirgends in der Aussenwelt finden und das verlangt auch kein Verständiger! —

Vielleicht in keiner Berufsthätigkeit spiegelt der Geist der Zeit sich unverkennbarer und eindrucksvoller als in dem Eisenbahnwesen, welches überhaupt erst die Unruhe der Welt entfesselt hat. Unruhe ist gleichzeitig die Voraussetzung und die Folgewirkung desselben, und wenn man erwägt, an wie unendlich vielen Punkten die Eisenbahnen gleichzeitig oder in rascher Zeitfolge den ihres eigenen Daseins kaum oder überhaupt nicht

bewussten Kräften Luft und Licht erschlossen haben, so wird die grossartige, staunenswerthe Umwälzung, welche sich seither in den meisten Verhältnissen vollzogen hat und noch weiterhin vollzieht, allerdings wohl verständlich. Im mathematischen Sinne schreitet dieselbe nach den Gesetzen der sogenannten geometrischen Reihe vorwärts. Vergeblich schaut man bisher nach dem Gipfel der Entwickelung aus, und doch lehrt die Erfahrung, dass — wie bei allem Menschenwerk — ein solcher vorhanden sein muss. Auch das Eisenbahnwesen wird dereinst in das Sternbild des Greisenalters treten, wenn es auch dem lebenden Geschlechte schwer werden mag, diese Vorstellung zu fassen!

Wer mag sich indessen den Kopf darüber zerbrechen, „zu welchen Göttern die Nachwelt beten wird," so lange man selbst in dem aufreibenden und aufregenden Getriebe steht, welches gerade für diejenigen am verhängnissvollsten werden kann, die demselben ihre Kräfte am Hingebungsvollsten opfern! — Mehr als je zuvor beweisen heute Thatsachen, nicht Worte, und wer nicht rasch zuzugreifen versteht, der wird nur allzu oft in der Lage sein, Betrachtungen über den verlorenen Augenblick, den keine Wirklichkeit zurückbringt, anzustellen. Rasche und klare Entschlussfähigkeit ist die wesentlichste Charaktereigenschaft, welche gerade von den Angehörigen des Eisenbahnwesens — im engeren Sinne des Betriebs- und Verkehrswesens — gefordert werden muss; unendlich gross wird der Nachtheil sein, wenn diese Eigenthümlichkeiten fehlen und die lebensfrische und lebenskräftige Entwickelung der Dinge durch greisenhaften Marasmus gehemmt wird. Nicht darauf kann es im praktischen Leben ankommen, dass in jedem Falle das absolut Beste geschieht, denn wer will oder kann schliesslich in diesem Sinne entscheiden und wo soll die dazu erforderliche Zeit herkommen; viel wichtiger aber ist es, dass überhaupt etwas geschieht, dass den Kräften, welche sich bethätigen wollen, die Bahn geöffnet wird, dass man den Pulsschlag der Zeit zu fühlen und demselben im geeigneten Augenblicke nachzugeben versteht.

Wie die Dinge sich etwa gestaltet haben würden, wenn man andere Maassregeln getroffen hätte, als geschehen, ist nachträglich wohl schwer zu beweisen; ein Streit hierüber wird in den meisten Fällen zwecklos sein. Niemand besitzt die Eigenschaft der Allwissenheit; auch der klügste Mensch hat daher das Recht sich zu täuschen und die Thatsachen lehren, dass von diesem Rechte Gebrauch gemacht wird. Wer will den ersten Stein gegen die Schuldigen aufheben? — Ganz schlimm können die Fehler, welche eine Anordnung etwa im Gefolge hat, im allgemeinen überdies wohl kaum werden, wenn man sich in der Wahl der betreffenden Persönlichkeit nicht völlig vergriffen haben sollte. Wie alle menschlichen Einrichtungen gibt jedoch auch das Eisenbahnwesen dauernd Veranlassung zu Verbesserungen und man mag daher in gewissem Sinne dessen froh sein, wenn Mängel aufgedeckt werden, an deren Beseitigung oder Milderung der menschliche Scharfsinn sich erproben darf. Bei der Vielseitigkeit der hierbei in Frage kommenden Verhältnisse kann selbstverständlich nicht alles stets gleichzeitig in Angriff genommen werden. „Multum, non multa" ist ein altes beherzigenswerthes Sprichwort, dessen Beachtung ebensowohl der Sache, wie den betreffenden Persönlichkeiten dienlich sein wird; die Welt geht nicht dabei zu Grunde, wenn eine dringliche Angelegenheit vor einer noch dringlicheren zurücktreten muss.

Bis ins Unendliche weitet die Gedankenreihe sich vor dem sinnenden Geiste, welcher die zwischen der Welt und der Menschheit und zwischen dem Eisenbahnwesen bestehenden Wechselwirkungen sich zu vergegenwärtigen versucht. Ein wahrhaft labyrinthartiges Bild, in welchem auch der Kundige nur mühevoll sich zurecht zu finden vermag. Aber herzerhebend ist es, mit demselben sich näher zu beschäftigen, mit staunendem Respekte die grossartige Summe von Arbeitskraft und Intelligenz zu ermessen, welche dazu beigetragen hat, aus der mit Schüchternheit ins Leben getretenen Verkehrseinrichtung binnen weniger Jahrzehnte eine Macht ersten Ranges zu schaffen. Ein solches Werk bedarf des Lobredners nicht; selbstbewusst erfreut es sich der eigenen Kraft, welche mit seinen höheren Zwecken stets gewachsen ist.

Mit berechtigtem Stolze dürfen die Angehörigen des Eisenbahnwesens auf dieses Werk blicken, an welchem jeder von ihnen seinen Antheil hat. Schwer ist es zu sagen, zu welchem Umfange dasselbe sich noch fernerhin entwickeln mag; aber feststeht, dass die weitere Pflege, der weitere Ausbau desselben die Kräfte der Berufsgenossen noch in schärferem Maasse in Anspruch nehmen wird, als es bisher bereits der Fall gewesen ist, denn die Vielfältigkeit der Interessen, welche durch die Eisenbahnen zu ermitteln sind, wächst ins Unermessliche. Dieser Thatsache klar entgegen zu sehen und fest entgegen zu treten, ist vielleicht die vornehmste Pflicht, welcher die Angehörigen des Eisenbahnfaches sich dauernd bewusst sein müssen. Dass dies der Fall sein möge und dass die zur Erfüllung dieser Pflicht erforderlichen Kräfte dem Eisenbahnwesen niemals fehlen mögen, das ist der lebhafte Wunsch, welchen wir demselben beim Beginne des neuen Jahres entgegenbringen! K—e.

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im November v. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November v. J. ergibt für die 74 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 557,96 Kilometer, folgendes: Im November v. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 58 Bahnen, mit zusammen 34 488,81 km, höher und bei 16 Bahnen, mit zusammen 1 069,15 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November v. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 64 Bahnen, mit zusammen 34 588,15 km, höher und bei 10 Bahnen, mit zusammen 969,81 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende November v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 860 000 *M.* (15 405 100 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 669 *M.* entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 595 912 529 *M.* (305 516 550 *M.* Stammaktien, 79 381 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 211 014 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 891,81 km, so dass auf je 1 km 153 120 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 1. November v. J. die Strecken Schee-Silschede 8,90 km, Krebsöge-Radevormwald 8,40 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld), Mocker-Katharinenflur 2,29 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg), Wulften-Duderstadt 20,59 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover), Gifhorn-Triangel 7,85 km, Oebisfelde-Salzwedel 59,16 km und Baalberge-Cönnern 11,30 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg), am 4. November St. Vith-Ulflingen 23,30 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln), am 15. November Schmallenberg-Fredeburg 5,50 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) und Wiesbaden-Langenschwalbach 21,37 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.).

Verkehr und Verspätungen im Oktober v. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Oktober v. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 34 987,26 km befördert: An fahrplanmässigen Zügen: 16 390 Schnellzüge, 156 997 Personenzüge, 84 828 gemischte Züge und 154 165 Güterzüge;

an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 577 Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 43 861 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 1 000 078 230 Achskm bewegt, von denen 272 825 494 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Von den 258 215 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im ganzen 3 588 oder 1,39 % (gegen 1,12 % in demselben Monat des Vorjahres und 1,68 % im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 241 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 347 Verspätungen (= 0,91 %) zur Last fallen (gegen 1,00 % im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 237 357 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 666 oder 0,70 %, mithin 0,21 % weniger. Infolge der Verspätungen wurden 1 982 Anschlüsse versäumt (gegen 1 222 in demselben Monat des Vorjahres und 2 233 im Vormonat). Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf je eine Verspätung entfallenden Züge und Achskilometer geordnet; danach nehmen die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn, die Werrabahn und die Wismar-Rostocker Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Zahl der Verspätungen nach der Zahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Werrabahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen bei denjenigen Zügen, welche infolge von Fels- und Dammrutschungen und dadurch herbeigeführter Beschädigungen der Geleise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesen Gründen sind 1 Zug ganz und 27 Züge streckenweise ausgefallen, 12 Anschlüsse wurden verfehlt und 79 Züge erlitten Verspätungen.

Mecklenburgische Friedrich Franzbahn: Neubaustrecken.

Die neuerbauten 23,27 resp. 9,63 km langen Sekundärbahnstrecken Lübtheen - Malliss und Dömitz - Malliss (letztere Theilstrecke der Bahnlinie Dömitz-Malliss-Ludwigslust) sind am 29. Dezember v. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Strecke Lübtheen-Malliss hat folgende Stationen (Entfernung ab Lübtheen): Lübtheen (Bahnhof), Jessenitz, Haltestelle 2,11 km, Alt-Jabel, Haltestelle 8,56 km, Woosmer, Haltestelle 12,47 km, Heiddorf, Haltepunkt 19,97 km, Malliss, Bahnhof 23,27 km.

Die Strecke Dömitz-Malliss hat folgende Stationen (Entfernung ab Dömitz) Dömitz: Bahnhof (Gemeinschaftsstation mit der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Wittenberge-Buchholz), Neu-Kaliss, Haltestelle 5,28 km., Malliss, Bahnhof 9,63 km.

Die ab Malliss nach Ludwigslust weiter zu führende Linie wird voraussichtlich erst zum 1. April 1890 dem Betriebe übergeben werden. Die Stationen dieser Strecke, sowie deren Entfernungen von Dömitz ab sind folgende: Malliss, Bahnhof (gemeinschaftlich mit der Strecke Lübtheen - Malliss) 9,63 km, Göhren, Haltepunkt 12,71 km, Eldena, Bahnhof 16,72 km, Alt-Karstädt, Haltepunkt 23,90 km, Ludwigslust, Bahnhof (Gemeinschaftsstation mit der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Hamburg) 30,29 km.

Sämmtliche vorausgeführten Stationen der Strecken Lübtheen-Malliss und Malliss-Dömitz — mit Ausnahme des nur dem Personenverkehr dienenden Haltepunktes Heiddorf — sind für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet, mit voller Abfertigungsbefugniss sowohl für die Beförderung von Gütern aller Art, wie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, mit Ausschluss von schwerwiegenden Fahrzeugen, welche nur im Verkehr von und nach Lübtheen und Dömitz zur Beförderung gelangen.

Westholsteinische Bahn: Generalversammlung betreffend Verstaatlichung.

Zu der am 20. v. Mts. stattgefundenen Generalversammlung hatten sich 51 Theilnehmer eingefunden, welche 7 763 Aktien vertraten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrathes eröffnete die Versammlung. Wie allgemein bekannt, sei der Staat mit dem Antrage, die Westholsteinische Bahn für seine Rechnung zu übernehmen, hervorgetreten, und habe der Aufsichtsrath und die Direktion Stellung hierzu nehmen müssen. Beide seien der Ansicht gewesen, dass das Gebotene der ziffernmässigen Einnahme, welche das Unternehmen bis jetzt erzielt, wohl entspreche, aber nicht, wenn man das rasche Aufblühen des Unternehmens in der letzten Zeit mit in Anschlag bringe. Von dem Aufsichtsrath und der Direktion sowohl wie von beiden betheiligten Ministern seien dann Kommissare ernannt, um durch mündliche Berathung zu einem Uebereinkommen zu gelangen. Bei den Verhandlungen hat die Kommission der Gesellschaft auf das Ergebniss des letzten Jahres hingewiesen, in welchem eine Mehreinnahme von 70 000 ℳ erzielt sei, welcher nur eine Mehrausgabe von 18 000 ℳ gegenüberstehe. Wenn man weiter berücksichtige, dass die Reserve- und Erneuerungsfonds in der Höhe von 400 000 ℳ bei der Uebernahme mit in den Besitz des Staates gehen, so müsse zugegeben werden, dass besonders die Vergütung für die Stammaktien eine zu geringe sei. Darum hätten sie den Antrag gestellt, diese 400 000 ℳ auf die genannten Aktien zur Vertheilung zu bringen, nachdem freilich die Kompetenzen, welche den Mitgliedern der Direktion zu gewähren seien, davon in Abzug gebracht wurden. Die Kommissare der Staatsregierung hätten diesen Vorschlag ad referendum genommen, und wie bekannt, habe der betreffende Minister noch ein Plus von 20 ℳ für jede Stammaktie bewilligt. Das sei nicht viel, zeuge aber von einem Entgegenkommen, das nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen sei. Es müsse doch angenommen werden, dass die günstigen Resultate der letzten Tage nur vorübergehende seien, zum allergrössten Theil hervorgerufen durch den Kanalbau. Sobald der Kanal vollendet, werde man voraussichtlich mit den Einnahmen auf die der früheren Jahre zurückkommen. Direktion und Aufsichtsrath hätten sich aus diesen Gründen dahin geeinigt, der Generalversammlung den Verkauf der Bahn zu empfehlen, und die Annahme des Vertragsentwurfes, wie er zwischen den Kommissaren festgestellt, zu befürworten. Für 7 Stammaktien zu je 300 ℳ zahlt der Staat 600 ℳ in $3^1/_2$ % Konsols, sowie baar 20 ℳ für jede Aktie; für 7 Prioritäts-Stammaktien zu je 300 ℳ dagegen 2 600 ℳ in gleichen Werthpapieren, und zwar vom 1. April 1890 an, zu welcher Zeit auch die Verwaltung des Unternehmens an den Staat übergeht. Das Personal tritt in den Dienst der Königlichen Eisenbahnverwaltung über; ausgenommen sind die Mitglieder der Direktion, für welche eine Abfindungssumme von höchstens 82 000 ℳ aus dem Erneuerungs- und Reservefonds entnommen wird, falls sie nicht in den Staatsdienst treten. Wenn die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1890 erfolgt, ist der Kauf hinfällig. Der Antrag der Direktion und des Aufsichtsrathes gehe nun dahin, die Generalversammlung wolle den vorgelegten Antragsentwurf genehmigen und die Direktion mit der Vollziehung beauftragen. Vor Eintritt in die Debatte erklärte der anwesende Geheime Oberregierungsrath Bensen - Berlin namens der Minister, dass die Annahme eines Amendements auf Erhöhung der Abfindungssumme als Ablehnung ihres Antrages von der Regierung angesehen werde. In der Debatte stellte Stadtrath Kruse - Kiel, welcher 251 Aktien der genannten Stadt vertrat, den Antrag, das Uebereinkommen mit der Regierung von der Verstaatlichung der Marschbahn abhängig zu machen. Herr Petersen - Heide weist auf den verhältnissmässig grossen Verlust hin, den gerade diejenigen Privatleute erleiden, welche nur imstande waren, eine Stammaktie zu zeichnen, und bittet, eine etwas grössere Entschädigung für dieselben zu ermöglichen. Der Vorsitzende führt aus, dass es unmöglich gewesen sei, die Aktien dieser Mitglieder in solcher Weise zu bevorzugen. Es wird beschlossen, zuerst über den Antrag der Direktion und des Aufsichtsrathes als den weitgehendsten abzustimmen, und erst, wenn derselbe abgelehnt werde, über den Antrag Kruse. — Der erste Antrag wird mit 6 764 Stimmen gegen 453 Stimmen angenommen; damit ist die Verstaatlichung, weil nur $^3/_4$ der anwesenden Stimmen dafür nothwendig sind, von der Generalversammlung genehmigt.

Hagenow-Oldesloe.

Der „Berl. Actionär" schreibt: Die Preussische Regierung, die den Bau dieser Bahn in die Hand nehmen will, welche dem Bahnnetz der Provinz Schleswig-Holstein eine neue Verbindung mit Berlin schaffen würde, hat zur Erwerbung des Terrains auf Mecklenburgischem Gebiete mit Sr. K. H. dem Grossherzog einen Vertrag abgeschlossen, laut dessen aus landesherrlichen Mitteln ein Beitrag von 200 000 ℳ zum Grunderwerb geleistet werden soll. An den Landtag hatte sich die Mecklenburgische Regierung mit dem Antrage gewendet, für den Fall 100 000 ℳ aus Landesmitteln zu bewilligen, dass jene 200 000 ℳ sich als unzureichend erweisen sollten, um den gesammten Grunderwerb auf Mecklenburgischem Gebiet für jene Bahn zu bewerkstelligen. Diesen Antrag hat der Landtag allerdings abgelehnt, aber dadurch bleibt der erwähnte Vertrag zwischen der Mecklenburgischen und Preussischen Regierung unberührt, so dass die Abstimmung des Landtages das Bahnprojekt Hagenow-Oldesloe nicht aufs neue in Frage gestellt zu haben scheint.

Mitteleuropäische Eisenbahn-Sommerfahrplan-Konferenz für 1890.

Aus der soeben versandten Tagesordnung für die am 15. und 16. d. Mts. in Rom stattfindende Mitteleuropäische Eisenbahn - Sommerfahrplan - Konferenz für 1890 theilen wir nachstehend die geplanten wichtigeren Aenderungen, bezw: Neuerungen im internationalen Verkehr mit.

1. Schaffung eines wöchentlich einmal verkehrenden Salonzuges von London nach Brindisi zum Anschluss an die Indische Post. 2. Herstellung direkter Eilzugverbindungen zwischen den grösseren Städten Belgiens und Hollands einerseits sowie Südfrankreich, den Pyrenäen, Spanien und Portugal andererseits. 3. Herstellung täglicher direkter Anschlüsse an die Nachtschnellzüge Berlin - Sagan - Breslau und umgekehrt, und zwar unter theilweiser Verlegung dieser Züge, einerseits über Ruttka nach Budapest im Anschlusse an die Ungarisch-Serbisch-Bulgarisch-Türkischen Konventionszüge nach Saloniki und Konstantinopel, andererseits nach Wien und Galizien. 4. Wesentliche Beschleunigung aller Schnellzüge und Verlegung der meisten Personenzüge der Strecke Berlin-Eydtkuhnen. Der Schnellzug Nr. 2 soll aber im Juni bereits Abends 7 Uhr 5 Minuten in Berlin eintreffen und hier Anschluss an den Nachtschnellzug Berlin-Güsten-Nordhausen-Frankfurt erhalten. 5. Herstellung einer Schnellzugverbindung Zürich-Schaffhausen-Stuttgart und umgekehrt im Anschluss an die Tagesschnellzüge der Gotthardbahn, sowie eines Anschlusses von dem Abends in Friedrichstrasse eintreffenden Württembergischen Schnellzuge Nr. 15 über Romanshorn nach Zürich. 6. Die direkte Fortsetzung der Württembergischen Schnellzüge Nr. 16 und 26 nach Frankfurt a/M. bezw. nach Heidelberg soll wiederhergestellt, die Personenzugverbindung Stuttgart-München verbessert und ein Anschluss vom Schnellzug Nr. 424 Crailsheim-Nürnberg an den Schnellzug Nr. 1 Nürnberg-Bamberg-Hof geschaffen werden. 7. Einlage eines Schnellzuges Strassburg-Frankfurt a/M. zum Anschluss an die Mittags gegen 12 bezw. 12½ Uhr in Frankfurt abgehenden Norddeutschen Schnellzüge mit Gegenzug. Die Abfahrt in Strassburg soll Morgens 6¾ Uhr, die Ankunft daselbst Abends 9½ Uhr erfolgen. 8. Die bestehenden Verbindungen zwischen Holland und Frankfurt a/M. sollen beschleunigt werden. 9. Beabsichtigt sind schnellfahrende Nachtpersonenzüge auf der Strecke Berlin-Cottbus-Görlitz mit Anschluss nach Reichenberg, bezw. in umgekehrter Richtung von Böhmen, sowie eine direkte Zugverbindung Dresden-Kohlfurt-Sorau-Glogau, Lissa usw. im Interesse der lebhaften Wechselbeziehungen der Industrieorte Löbau, Sorau, Sommerfeld und Guben. 10. Zur Wiederherstellung der Verbindung des Jütländischen Schnellzugs Nr. 182 mit dem Vormittags von Altona nach Köln fahrenden Schnellzuge Nr. 128 soll ein Frühschnellzug Wamdrup-Altona gefahren werden. 11. Der Köln- (bezw. Frankfurt-) Baseler Blitzzug über Schwetzingen soll eine halbe Stunde früher in Basel angebracht werden. 12. Der Antrag, den Nachtschnellzug Chiasso-Luzern der Gotthardbahn an den Blitzzug Rom-Mailand anschliessen zu lassen und die Anschlüsse nach Deutschland, Belgien usw. entsprechend zu verlegen, ist abermals eingebracht worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft ist die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden, ihr Grundkapital von 20 100 000 ℳ auf 21 600 000 ℳ zu erhöhen und zu diesem Zweck weitere 1 500 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien in Stücken von je 1 200 ℳ auszugeben.

Berliner Strassenposten.

Die am 1. November d. J. in Betrieb gesetzten „Berliner Strassenposten" haben sich bereits in der kurzen Zeit ihres Bestehens als wichtiger Faktor des Verkehrslebens erwiesen. Das „Archiv für Post und Telegraphie" macht über dieselben folgende interessanten Mittheilungen: Der neue Dienstzweig erfordert eine grosse Gewandtheit seitens der Strassenpostbeamten. Insbesondere bietet das schnelle Aufsortiren der Briefe Schwierigkeiten. In Berlin sind 840 Strassen und Plätze vorhanden, von denen mehr als 100 zu verschiedenen, oft 3, 4, 5 selbst 6 und 7 Bestellämtern gehören. Auf das Sortirgeschäft, welches von Postanstalt zu Postanstalt beendet sein muss, können nur wenige Minuten verwendet werden. Aehnlich lautende Strassennamen, z. B. Koch-, Roch-, Hoch-, Rauch- und Rossstrasse, geben zu Verwechselungen leicht Anlass usw. Dennoch ist es gelungen, die Beamten so einzuüben, dass sie die ihnen gestellte Aufgabe pünktlich erledigen; sie sortiren in der Stunde 1 500 Briefe mit höchstens 3 Fehlleitungen, einzelne besonders geschulte Sortirer bringen es auf stündlich 2 000 Sendungen.

Nach dem Ergebniss der stattgehabten Ermittelungen haben die Strassenposten im Durchschnitt täglich 70 000 Briefe ordnungsmässig bearbeitet: 47 000 davon sind infolge der kürzeren Schlusszeit und rascheren Beförderung gegen früher um 1 Stunde schneller befördert worden; bei 15 000 Briefen beträgt die Beschleunigung zwei Stunden; dies sind Briefe nach nahe gelegenen Stadtgegenden, welche von den Strassenposten unmittelbar zwischen der Aufgabe- und der Bestellungs-Postanstalt ausgewechselt werden konnten, sowie die unmittelbar in die Briefkasten der Strassenposten eingelegten Briefe; 8 000 Briefe sind sogar um 12 Stunden eher wie bei den früheren Betriebseinrichtungen bestellt worden. Diese erhebliche Beschleunigung hat ihren Grund darin, dass die Schlusszeit zur letzten Bestellung bei allen Postanstalten infolge der neuen Betriebseinrichtungen um etwa eine Stunde hat hinausgeschoben werden können. Die in der Hauptgeschäftszeit von 5 bis 6½ Uhr Nachmittags eingelieferten Briefe gelangen mithin noch an demselben Tage zur Abtragung, während sie früher erst am andern Morgen bestellt werden konnten. — Durch die an den Strassenposten angebrachten Briefkasten sind im Durchschnitt täglich 1 000 eilige Briefe von dem Publikum eingeliefert worden. Das Publikum hat sich die Briefkasten auch insofern nutzbar gemacht, als es durch dieselben häufig noch solche Briefe nach auswärts einliefert, für welche bei den Stadtpostanstalten bereits die Schlusszeit eingetreten ist. Die Strassenposten bieten endlich das Mittel, das Uebergabegeschäft bei den betreffenden Postanstalten besser zu sichern, als dies früher geschehen konnte, da die Sortirbeamten die Uebergabe wie Postbegleiter bei gewöhnlichen Posten besorgen. Es erscheint dies als ein wesentlicher Gewinn, weil auf den betreffenden Fahrten im Durchschnitt täglich 2 500 Briefbeutel mit zahlreichen Einschreibbriefen zur Auswechselung gelangen. Dadurch, dass das Stadtpostamt von der Bearbeitung der vorstehend bezeichneten 70 000 Stadtbriefe täglich befreit ist, haben bei demselben die Schlusszeiten für die von weiterher eingehenden Briefe wesentlich abgekürzt werden können, und es gelangt infolge dessen eine entsprechende Zahl von Briefen aus anderen Orten früher zur Bestellung als vordem.

Auch in anderer Weise werden die neuen Einrichtungen sich mit Vortheil verwenden lassen. So unterliegt z. B. gegenwärtig der Plan der Erwägung, die gewöhnlichen Briefe von geeigneten Bahnzügen gleich nach dem Eintreffen derselben den Strassenposten zu übergeben, damit diese sie alsbald den Bestellpostämtern unmittelbar zuführen, was die Bestellung dieser Briefe natürlich erheblich beschleunigen würde.

Die Mehrkosten des Strassenpostdienstes gegen die früheren Betriebseinrichtungen sind nicht erheblich. Sie bestehen hauptsächlich in der Bezahlung der Sortirbeamten und in dem Mehraufwand an Pferdekräften, welcher dadurch nöthig wird, dass die Strassenpostwagen zweispännig befördert werden, während die früher benutzten Briefkariole mit nur einem Pferde fortgeschafft wurden. Die Mehrkosten belaufen sich im ganzen auf rund 50 000 ℳ jährlich.

Die Bauten der Badischen Staatsbahnen

im Jahre 1888.

Die im Bau begriffenen Bahnen zur Umgehung des Schweizergebietes umfassen die im Badischen Oberland gelegenen Strecken Leopoldshöhe-Lörrach, Schopfheim-Säckingen und Weizen-Immendingen. Will man sich ein Bild von der Bedeutung dieser Linien machen, so muss man sie im Zusammenhange mit den bereits im Betriebe befindlichen Strecken der Elsass - Lothringischen-, Badischen-, Württembergischen- und Bayerischen Bahnen betrachten. Ausgehend von der an der Badischen Hauptlinie Mannheim-Basel gelegenen Station Lörrach, welche durch die 5,68 km lange Verbindungsbahn nach St. Ludwig mit der Elsass-Lothringischen Strecke Basel-Mülhausen-Strassburg bereits in Verbindung steht, hat die Neubaulinie zunächst Anschluss an die an der Strecke Basel-Zell i/W. gelegene Station Lörrach; von der letztgenannten Strecke zweigt alsdann die Neubaulinie in Station Schopfheim ab, um die an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Station Säckingen zu erreichen. Die in Oberlauchringen abzweigende Sackbahn nach Weizen wird durch die dritte Neubaustrecke Weizen-Immendingen in letztgenannter Station in Verbindung mit der Bahn Offenburg-Singen gebracht. Von Singen führen Bahnlinien über Radolfzell-Schwackenreuthe-Altshausen-Aulendorf und Kisslegg nach Leutkirch zum Anschluss an die vor kurzem eröffnete Linie nach Memmingen, um hier Anschluss an die Bayerischen Bahnen in der Richtung nach Ulm und München zu finden. Durch die drei Neubaustrecken wird also eine neue direkte Verbindung von Bayern nach dem Elsass unter Vermeidung der im Auslande liegenden Strecken der Badischen Bahnen geschaffen.

Mit Anfang des Jahres 1888 waren im ganzen etwa 1 200 Arbeiter auf allen Baustrecken beschäftigt, welche Zahl bis Mitte des Jahres allmählich auf 5 000 und dann auf 6 000 vermehrt, und letztere bis zum Schlusse des Jahres beibehalten wurde. Obschon der aussergewöhnlich regnerische Sommer den Bau sehr ungünstig beeinflusste, so war der Fortschritt im ganzen ein befriedigender und derartig, dass hiernach eine recht-

zeitige Vollendung der neuen Bahnen wohl in Aussicht genommen werden durfte. Nachdem noch im Jahre 1887 sämmtliche 8 Tunnel zwischen Leopoldshöhe und Immendingen, sowie die offene Bahnstrecke Leopoldshöhe - Lörrach vergeben und in Angriff genommen worden waren, sind im Jahre 1888 sowohl die zur Vollendung des Projekts nöthigen Arbeiten, als auch die Bauarbeiten selbst mit aller nur thunlichen Energie weiter betrieben worden. Infolge dessen konnte im März die Ausführung des Bahnkörpers der Strecke Schopfheim-Wehr, im Mai diejenige der Strecken Wehr-Oeflingen und Grimmelshofen-Immendingen und im August endlich diejenige der Strecke Oeflingen-Säckingen in Akkord gegeben werden. Im September und November wurden alsdann auch noch Verträge für die Hochbauten abgeschlossen.

Auf der Strecke Leopoldshöhe-Lörrach sind für die Herstellung der Dämme und Einschnitte 95 500 cbm Erdmassen = 70,6 % der gesammten diesbezüglichen Leistung bewegt worden. Der Steinbau für alle Brücken und Durchlässe wurde in der Hauptsache fertiggestellt. In dem 861 m langen Tunnel durch den Tüllinger Berg wurde der Sohlenstollen durchgeschlagen und betrug der Vollausbruch 411 lfd. m oder 47,5 % und die Ausmauerung 340 lfd. m = 39,3 %. Die Erdarbeiten an der Strecke Schopfheim-Säckingen begannen im Mai und wurden zusammen 34,5 % der gesammten in Betracht kommenden Erdmassen bewegt. Von dem zur Herstellung der Wehrabrücke nöthigen 5 000 cbm Mauerwerk waren 4 000 cbm = 76 % und von sämmtlichen übrigen Bauwerken 25 % hergestellt. An Arbeiten am Tunnel durch den Dinkelberg bei Fahrnau waren 2 579 lfd. m = 81,4 % des Sohlenstollens, 1 495 lfd. m = 47 % an Vollausbruch und 1 239 lfd. m = 39,1 % geleistet. Auf der Strecke Weizen-Immendingen waren von den 2 500 000 cbm Erdmassen 28 % bewegt, von den 70 000 cbm Mauermassen 32 % und von kleineren Bauwerken eine ganze Anzahl hergestellt. Von dem Tunnel bei Grimmelshofen waren 17,5 % am Vollausbruch und 13,3 % an Mauerung fertig. Der kleinere Tunnel an der Stockhalde war mit Ausnahme der Portale ganz fertig. Von dem grossen Spiraltunnel an der Stockhalde sind 1 398 lfd. m = 82,2 % des Sohlenstollens, ferner 934 lfd. m = 55 % Vollausbruch und 722 lfd. m = 42,5 % Mauerung hergestellt. An dem Tunnel am Achdorfer Weg und am Buchbergtunnel sind 529 lfd. m = 98 % bezw. 735 lfd. m = 91,3 % des Sohlenstollens, 230 lfd. m = 42,6 % bezw. 387 lfd. m = 45 % an Vollausbruch und 186 lfd. m = 35% bezw. 322 lfd. m = 60 % an Ausmauerung hergestellt worden.

Die Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.

(Nach dem Jahresbericht für das Jahr 1888.)

Die Badische Flotte bestand im Berichtsjahre aus 8 Dampfschiffen — darunter befanden sich 1 Salonboot, 2 Halbsalonboote und 5 Glattdeckschiffe —, 4 Schlepp- und Segelschiffen (unter letzteren befanden sich 1 Trajektschiff und 3 Güterschiffe), sämmtliche Boote und Schiffe sind aus Eisen erbaut. Das für die Schiffe und Dampfboote verwendete Anlagekapital bezifferte sich auf 1 075 218 *M.*, für Anlagen auf dem Lande waren 187 989 *M.*, zusammen 1 263 207 *M.* und einschliesslich der 54 370 *M.* betragenden Bauzinsen 1 317 577 *M.* bis Ende 1887 verwendet. Im Laufe des Berichtsjahres traten hinzu 144 922 *M.*, ferner an Bauzinsen abzüglich des Kursgewinnes 5 767 *M.*, so dass der reine Aufwand am Schlusse des Jahres sich auf 1 468 266 *M.* und im Durchschnitt auf 1 392 922 *M.* stellt. Die Dampfboote haben zusammen an Nutzleistung, einschliesslich des Schleppdienstes 188 353 (174 345) = + 14 008 km (+ 8,03 %) zurückgelegt.

Einschliesslich der direkten Karten und Rundreisekarten wurden zusammen 203 760 (212 373) = — 8 613 (— 4,06 %) Fahrkarten verausgabt; hiervon entfallen 61 876 (68 490) = — 6 614 (— 9,66 %) auf den I. und 141 884 (143 883) = — 1 999 (— 1,39 %) auf den II. Platz. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug im ganzen 2 716 011 (2 696 141) = + 19 870 (+ 0,74 %). An Gepäck und Traglasten wurden zusammen 726 (566) = + 160 t (+ 28,27 %) und an Vieh 5 838 (6 273) = — 435 Stück (— 6,93 %) befördert. Die Einnahme aus diesem Verkehr ergab zusammen 181 988 (181 633) = + 355 *M.* (+ 0,20 %).

Im Güterverkehr wurden von Badischen Schiffen 50 473 (49 538) = + 935 t (+ 1,89 %) befördert und 1 807 881 (1 784 513) = + 23 368 tkm (+ 1,31 %) geleistet. Der Trajektverkehr zwischen Konstanz und Lindau und umgekehrt umfasste 356 (340) = + 16 Trajektkahnfahrten mit einer Beförderung von 1 132 (970) = + 162 beladenen sowie 968 (919) = + 49 leeren Wagen mit einem Gewichte von zusammen 10 019 (8 725) = + 1 294 t; durchschnittlich entfielen auf eine Trajektkahnfahrt 3,18 (2,85) beladene und 2,72 (2,70) leere Wagen. Die aus diesem Trajektverkehr erzielte Einnahme von 22 579 (21 632) = + 947 *M.* fliesst in den Eisenbahnbetriebsetat und wird dem Dampfschifffahrtsetat eine Vergütung in Höhe der demselben für Trajektdienstleistungen erwachsenen Selbstkosten gewährt. Diese Vergütung betrug für die beiden Trajektbetriebe Konstanz-Lindau und Konstanz-Bregenz zusammen 57 904 (54 282) *M.* Von dieser Vergütung entfallen nach den Kilometerleistungen auf den Trajektbetrieb Konstanz-Lindau 24 779 (23 170) *M.* und auf den Trajektbetrieb Konstanz-Bregenz 33 125 (31 112) *M.*. Zu den im Trajektverkehr zwischen Konstanz und Bregenz von Badischen Schiffen geleisteten Fahrten und beförderten Wagen treten noch die Leistungen der in diesem Betriebe verwendeten Oesterreichischen Schiffe hinzu. Im Gesammtverkehr Konstanz-Bregenz wurden in 1 366 (1 034) = + 332 Trajektkahnfahrten 5 770 (4 148) = + 1 622 beladene und 4 368 (2 910) = + 1 458 leere Wagen mit zusammen 53 325 (34 681) = + 18 644 t Gewicht befördert; durchschnittlich entfielen auf eine Trajektkahnfahrt 4,22 (4,01) beladene und 3,20 (2,81) leere Wagen. Die aus diesem Verkehre erzielten Frachteinnahmen beliefen sich auf 86 016 (51 894) = + 34 122 *M.* Die in dem Trajektverkehr eingetretene Steigerung ist hauptsächlich dem vermehrten Bezuge von Getreide aus Oesterreich-Ungarn und ferner auch der Zunahme des Kohlenverkehrs über Saargemünd-Kehl-Konstanz-Bregenz zuzuschreiben.

Einschliesslich des sonstigen Güterverkehrs der Bodenseeuferstationen, der eine Einnahme von 57 519 (51 554) = + 5 965 *M.* erzielte, stellt sich der Dampfschifffahrtsetat hinsichtlich der Trajektvergütung und bezüglich des übrigen Güterverkehrs um 9 587 *M.* höher als im Vorjahre.

Im Gemeinschaftsverkehre wurden 230 477 km gefahren; von der Gesammteinnahme hieraus — die Taxen der direkten Verkehre ausgeschlossen — im Betrage von 256 184 *M.* erhält jede der betheiligten vier Verwaltungen (von Baden, Bayern Württemberg und Oesterreich) den vierten Theil, da aber für Mehrleistungen für das Kilometer je 1 *M.* vergütet wird, so hat Baden nach Abzug von 1 631 km, die an der Durchschnittszahl fehlten, 62 415 *M.* erhalten. Zu dieser Einnahme kommen noch die Taxen aus direkten Verkehren mit 17 611 *M.*

Die Summe sämmtlicher Einnahmen bezifferte sich auf 298 735 (289 819) = + 8 916 *M.* (+ 3,08 %), dagegen erforderten die Betriebsausgaben einen Aufwand von 263 435 (267 248) = — 3 813 *M.* (— 1,43 %); es ergab sich somit ein Ueberschuss von 35 300 (22 571) = + 12 729 *M.* (+ 56,40 %) und es verzinste sich das im Jahresdurchschnitt 1 392 922 *M.* betragende Anlagekapital mit 2,53 (1,76) %. Die bessere Gestaltung des finanziellen Ergebnisses ist hauptsächlich der im Güterverkehre eingetretenen Steigerung und ferner auch der Verminderung der Kosten für bauliche Unterhaltung der Schiffe sowie der Anlagen auf dem Lande zuzuschreiben.

Landquartbahn (Langquart-Davos).

Nachdem in der Schweiz die Hauptlinien gebaut sind, kann es sich für den Eisenbahnbau dieses Landes nur noch um Ausführung von Konkurrenzlinien oder Sekundärbahnen handeln. Diese Nebenlinien dienen vor allem den Zwecken der Sommerfrische und der Bergbesteigung. Von den Bahnen, die gegenwärtig im Entwurfe oder im Bau begriffen sind: Rheineck-Walzenhausen, die Bergbahn Monte Generoso, die Mürrenbahn, die Landquartbahn, verdient vor allem die zuletzt genannte, deren Eröffnung bis Klosters bereits erfolgte, die Aufmerksamkeit. Der Kanton Graubünden, in dessen Gebiet die neue Linie fällt, ist der grösste und doch hatte er bis jetzt nur die kurze Eisenbahnlinie Maienfeld-Chur, im ganzen 18 km. Der Grund dieses Missverhältnisses ist der gleiche, der auch die schwache Bevölkerung (7 000 Einwohner) auf die Quadratmeile (während Zürich 9 100 zählt) erklärt. Doch welch' mächtiger Strom von Reisenden ergiesst sich zur Sommerszeit über diese Thal- und Gebirgslandschaften! Wer kennt nicht die Luft- und Wasserkurorte, die hier liegen: Seewies, Fideris, Serneus, Klosters, Davos, Wiesen, Alvenen, Langwies, Arosa, Churwalden, Passug, Andeer, Flims, Dissentis, Tarasp, St. Moriz? Da liegt denn doch wohl das Bedürfniss vor, den oft langen und schwierigen Weg durch die Thäler durch die Eisenbahn zu kürzen, zudem in dem Thale, welches hinaufführt nach Davos, dem im Winter von so vielen kranken oder doch von Krankheit bedrohten Menschen aufgesuchten Kurorte. Hier wohnt auch der thätige Mann, der für die Landquartlinie, als die wichtigste und nothwendigste im Bündner Land, alle Mittel in Bewegung setzte, Holzboer, der an der Spitze der Kuranstalt steht. Durch seine Bemühung trat ein Verein von Kaufleuten zusammen, welcher die Geldfrage löste mit Unterstützung der Thalgemeinden, welche beträchtliche Beiträge an Geld und Holz zusagten. Der Kanton gab seine Erlaubniss, während andere Pläne, wie jene im Vorderrheinthal und Thusis vertagt wurden. Der Bau wurde der Firma Phil. Holzmann in Frankfurt a/M. übergeben, welche sich zu diesem Geschäfte mit dem Ingenieur J. Mast aus Zürich verband. Mit dem Frühjahre 1888 begannen die Arbeiten, am 9. Oktober 1889 wurde die Linie bis Klosters eröffnet und im August 1890 wird der Betrieb bis Davos ins Leben treten. Die Bahn trägt durchweg den Charakter einer Nebenbahn; sie ist schmalspurig, hat viele Stationen, 17 bis Davos, höchst einfach gehaltene Bahnhöfe mit weit vorspringendem Dach, meist nur

2 Gelasse, ein Wartezimmer und ein Kassenzimmer, hie und da noch einen Güterschuppen, an Stelle der Bahnwärterhäuschen zierliche Bretterbuden. Wenn nur immer möglich, folgt die Linie der Poststrasse und so gelangt sie ohne Zahnrad bis Davos (Adhäsionssystem). Den Anfangspunkt bildet die Station Landquart an der Linie Rorschach-Chur; der grosse Gasthof zur Post, gegenüber dem Bahnhof, wird erweitert und zum Bahnhof der neuen Linie umgebaut; von da überschreitet die Bahn in weitem Bogen nach Norden die Landquart und erreicht Malans (1. Station). Hier im Schutze des Augstenberges oder Vilans gedeiht, vom Föhn gezeitigt, einer der feurigsten Schweizer Weine, „der Kompletor", der meistens in den bischöflichen Keller von Chur wandert. Nun nähern sich bei der 2. Station Felsenbach die Rhätikonkette von Norden und von Süden die Hochwangkette und lassen in der Flur nur eine schmale Pforte offen, durch die man in das Prättigau eintritt. Fluss, Bahnlinie und Strasse theilen sich in dem schmal zugemessenen Raum. Mächtige Stützmauern, in der Sonne von Krystallen erglänzend, tragen das von oben drohende Gebirge mit der Burg Feenporta oder Fragstein. Doch ist bald das Felsenthor dahinten, es öffnet sich ein liebliches Thal. Hier liegt im lieblichen Obstgarten die 3. Station Pardisla, verdeutscht in „Paradiesli". Hier wird der Cement hergestellt zu den zahlreichen Röhren, welche den Bahnkörper trocken legen sollen. Von hier klimmt eine schmale Bergstrasse hinauf nach Seewies (910 m), dem bekannten Luftkurort und Ausgangspunkt von Scesaplana. Nahe bei Schmitten und Grüsch (4. Station) am Fusse der das Dorf überragenden Ruine Solavers, mündet das Seewieser Tobel. Ebenso tief, tobelartig eingeschnitten ist das Bett des wilden Schraukenbaches, der vom Hochwang entspringt und gegenüber von Pardisla in die Landquart fliesst. Weiter oben im Thal breitet sich, an den nördlichen Hang angelegt, die grösste Ortschaft des Thales aus, Schliersch (5. Station). Vielfach sieht man da schon die Holzhäuser mit weit vorspringendem Giebel, auf drei Seiten von einer Altane umschlossen. Steigt man an dem wilden, tief eingeschnittenen Schraubach über Schuders in die Höhe zum Aelpeli, so öffnen sich drei Pässe: das Cavelljoch zum Lüner See, das Schweizer Thor zum Ofentobel, das Drusenthor zwischen Drusenfluh und Sulzfluh. Nach Schliersch tritt die Bahn auf eiserner Brücke auf die linke Thalseite, die Berge treten im Fuchswinkel eng zusammen, so dass ein 225 m langer Tunnel durch den Bündner Schiefer gebohrt werden musste. Der Tunnel musste ausgemauert werden. Bald wird der Hohlweg wieder verlassen, von Süden mündet aus Val Davos — nicht zu verwechseln mit dem Luftkurort — der Furnerbach, der überbrückt ist. Nahe bei der 6. Station Furna-Prag, Dörfern, die von der Bahn weit abliegen, grüsst die Kirche von Furna, 1 353 m hoch, also 600 m über der Station, weithin freundlich von den alpenreichen Hängen der linken Thalseite herab; gegenüber liegt an der nördlichen Thalwand der kleine Weiler Prag. In das abgelegene Thal Davos verlegt die Sage jene Waldmenschen, die wohl auch „Fenken" oder „Gaisler" genannt wurden. In kurzem ist das freundliche Dorf Jenatz (7. Station) erreicht. Um hier die von Wildwassern überflutheten und mit Steingeröll bedeckten Fluren wieder fruchtbar zu machen, hat man die öden Stellen durch Steindämme in hintereinander liegende Vierecke abgetheilt und leitet an einer Stelle die über die Ufer tretende Landquart darein, die mit der Zeit Viereck um Viereck mit Schlamm und Ackererde ausfüllt und hierdurch nach und nach Wiesengrund geschaffen wird. Ehe man die Thalweitung von Jenatz verlässt, hält man noch einen Ausblick gegen Nordwesten zur Scesaplana und mit 300 m niedrigerem Tschingel, der nach dem Sommerregen auch mit Schnee bedeckt ist. Bei Fideris Au (8. Station) verengt sich wieder das Thal, auf der ersten Thalstufe im Süden liegt in der Höhe von 902 m das Dorf Fideris und dahinter im Ratschitscher Tobel, das gleichnamige Bad. Nahe bei der Ruine Strahlegg liegt am Waldesrand das neu gebaute Aqua sana. In enger Schlucht, zwischen den sich drängenden Sockeln der Berge, kämpft nun Fluss, Strasse und Bahnlinie um den Raum, doch brauchte kein Tunnel gebohrt zu werden, da die Bahn leicht Kurven von starker Krümmung bewältigt, erst bei Dalfazza erweitert sich der Thalgrund und nun umglänzt im Hintergrunde des Thales schnee- und eisbedeckt das Silvrettamassiv die drei kleinen Ungeheuerhörner, Plattenhorn, Weisshorn, Roggenhorn, Canardhorn. Dalfazza am gleichnamigen Bache, an dem man nach St. Antönien und Partnun in die Höhe steigt, theilt den Bahnhof (9. Station) mit dem nahen Küblis. Bis hierher war die Steigung der Bahn unbedeutend; auf die ganze Länge von etwa 22 km kommt eine Steigung von 300 m, durchschnittlich 1—2%. Deshalb hörte man bisher schon Ende Juli den Pfiff der Lokomotive, welche Güterzüge mit Brückentheilen, Schienen, Kies, Steinen und Cement schleppte. Aber nun, nachdem die Bahn wieder unterhalb Küblis auf das nördliche Ufer übergesetzt ist, steigt sie steil mit der Poststrasse nach Saas (10. Station) hinauf. Die Kirche liegt 170 m höher als Küblis, weithin sichtbar; doch liegt die Station ziemlich unterhalb des Dorfes. Von der Prättigauer Calanda und vom Malriser Horn stürzen wilde Tobel mit viel Wasser herab; mit kühnen Brücken wurden sie überspannt, aber mühsam nur auf hohen Dämmen und Mauern wurde der Raum für die schmale Bahn gewonnen. Mit Mezza Selva (11. Station) ist die Höhe von 1 000 m erreicht. Diese Station dient zugleich auch dem gegenüberliegendem Bade Serneus mit seiner erdig-salinischen Schwefelquelle von 70° R. Nun grüsst freundlich herab das herrlich gelegene Klosters, mannigfach zerstreut die Nadelhütten und Häuser. Ringsum erhebt sich ein Kreis majestätischer Berge: im Norden Spitz, Schilt, Fergenhorn und Sonnenruck, im Osten die Verstanklahörner, Silvrettahorn, Piz Buin, im Süden Gatschieferspitz und im Südwesten die stolze Casanna mit Gotschna. Zwischen diesen Bergesfürsten dehnt sich ein liebliches Hochthal aus. Die Bahn drängt sich nach Mezza Selva an die Poststrasse heran, und wo der Berg am steilsten abfällt, ist sie auf kühne, hohe Mauern gelegt. Aber endlich ist die Terrasse von Klosters erklommen beim Dörfli (12. Station). Hier musste der Wildbach, der aus der Schlappinaschlucht hervorbricht, überbrückt und die Strasse verlegt werden, und so wurde der Fuss des Berges angeschnitten, der sich aus lauter Schutt erwies und worin, von Erdmuhren in früheren Zeiten dahin geschleppt, mächtige Baumstämme von 80 cm Durchmesser blossgelegt wurden. Nun zieht sich die Bahn in einem Bogen über den üppigen Wiesengrund und erreicht den Bahnhof Klosters Plaz (13. Station). Derselbe liegt nahe der Brücke inmitten der Gasthöfe. Nun kommt noch die letzte Strecke der Bahn und wohl auch die schwierigste. Es sind von Klosters bis Davos Kulm auf eine Entfernung von 2 Stunden 422 m zu bewältigen. Daher musste Klosters zur Inselstation gemacht werden. Eine scharfe Spitze bildend, wendet sich die Kurve wieder anscheinend rückwärts, in hohem Bogen wird die Landquart überspannt und nun zieht sich die Bahn auf der linken Thalseite wieder thalab, indem sie an den Vorbergen der Casanna in die Höhe steigt und oberhalb Serneus in einem Kehrtunnel von 300 m Länge umkehrt und dann erst wieder gegen Klosters sich wendet, aber nun schon hoch am Berg sich hinziehend. In vielen Windungen und Bögen, hier durch dichten Tannenwald, dort an steilem Bergeshang, mit herrlichem Ausblick auf Klosters und das Gebirge steigt die Bahn mühselig empor und erreicht endlich Laret am Schwarzen See (14. Station). Ein grünschwarzes Gebirge durchschneidet sie hier, den dunklen Serpentin, von dem die Brückenköpfe, Gewölbe und Mauern aufgebaut wurden. Droben liegt die Todtenalp, schwarz und dunkel, ohne Gras und Blumen, denn der Serpentin bildet keine Erde. Bald ist Oberlaret oder Wolfgang erreicht (15. Station), wo auf der Passhöhe von 1 627 m in der Nähe des Wirthshauses „Davos Kulm" der höchste Punkt der Bahn liegt. Von hier geniesst der Wanderer und künftig auch der Eisenbahnreisende einen herrlichen Rundblick: im Norden und Nordwesten Casanna, Schwarzhorn, Weissfluh, im Osten das Seehorn und gegen Süden die liebliche Hochlandschaft Davos mit dem immer wieder sich zeigenden Tinzenhorn und Piz St. Michel. Doch nun geht es abwärts, die Bahn wendet sich in weitem Bogen auf die Ostseite des Davoser Sees, tritt aus dem Serpentin in den Gneis über und folgt dem Ufer des freundlichen Sees bis sie Davos Dörfli (16. Station) erreicht, und von da ist die Bahn in wenigen Minuten in Davos Plaz (17. Station). Von hier soll die Bahn späterhin ins Engadin, über den Maloja zum Comer See fortgeführt werden. Indessen hat die Bahn schon bis Davos eine schöne Zukunft. Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Zugang in das Innere Graubündens hauptsächlich auf dieser neu eröffneten Linie erfolgt. Wenn man von Landquart aus mit dem Schnellzug, der an den meisten Stationen vorüberführt, in zwei Stunden Davos erreicht, so ist damit eine langwierige Postfahrt von 6—7 Stunden erspart; der gewöhnliche Zug braucht freilich länger als drei Stunden bis Klosters und etwa vier bis Davos. Er hat III. Klasse, II. Klasse (etwa so theuer wie die Post) und I. Klasse, letztere besonders für die Beförderung von Kranken eingerichtet. Und diesen armen Leidenden kommt die Bahn in erster Linie zu gut. Es ist sicherlich die Landquartbahn für die Zukunft von Klosters und von Davos von hoher Bedeutung. Nach der amtlichen Liste waren die höchsten Zahlen der zugleich in Davos Anwesenden: 1886/87 1422, 1887/88 1290, 1888/89 1367. Für alle Freunde der Alpenwelt aber bedeutet diese neue Bahn einen erfreulichen Fortschritt, bringt sie doch in so kurzer Zeit den Reisenden mitten hinein in das Hochgebirge.

Untersuchungen über Farbenblindheit in England.

Diejenigen Berufszweige, für welche eine genaue Unterscheidung der verschiedenen Farben eine unbedingte Nothwendigkeit bildet, sind der Schifffahrts- und Eisenbahndienst. Es dürfte zwar allgemein bekannt sein, dass viele Personen, deren Sehkraft nichts zu wünschen übrig lässt, trotzdem kein richtiges Unterscheidungsvermögen der Farben besitzen und sich

aus diesem Grunde für keine Laufbahn eignen, in der eine mangelhafte Farbenkenntniss das Leben und Eigenthum anderer gefährden kann, da aber Farbenblinde in der Regel nicht wissen, dass sie an einer mangelhaften Unterscheidungsgabe leiden, so ist es erforderlich, jeden jungen Mann, der sich gewissen Branchen des Eisenbahndienstes oder dem Seedienste widmet, zuvor einer Farbenprüfung zu unterwerfen. In England unternimmt das Handelsministerium diese Aufgabe und der letzte jährliche Bericht über das Resultat der Untersuchung, soweit sich solche auf Kandidaten für die Handelsmarine bezieht, ist soeben erschienen. Die Leute, welche sich der Prüfung unterzogen, beabsichtigten sämmtlich, sich als Schiffsoffiziere und beziehungsweise Schiffskapitäne zu qualifiziren. Die Anordnungen weisen speziell darauf hin, dass die Untersuchung in betreff der Farbenkenntniss anzustellen ist, ehe die Betreffenden ihre Laufbahn beginnen, da ihre Bemühungen umsonst wären, falls sie die Farbenprüfung nicht beständen. Das gegenwärtige System besteht seit 1877 und die geringe Zahl der als untauglich Zurückgewiesenen lässt darauf schliessen, dass die meisten Kandidaten Privatversuche anstellen, ehe sie sich melden. Schon aus diesem Grunde erweist sich die Einrichtung als recht erfolgreich:

Jahrgang	Anzahl der Geprüften	Anzahl der Zurückgewiesenen	In Prozenten von der Gesammtzahl
1877/79 (2 Jahre)	5 967	26	0,43
1879/80	4 334	16	0,37
1880/81	4 319	16	0,37
1881/82	4 079	19	0,46
1882/83	4 009	26	0,65
1883/84	4 603	17	0,37
1884/85	4 350	23	0,52
1885/86	4 215	45	1,06
1886/87	4 124	25	0,61
1887/88	4 128	17	0,41
1888/89	4 443	18	0,40

Freiwillig stellten sich 789 Personen zur Prüfung ein. Die Nothwendigkeit dafür entstand in 1887/88, als die Orient-Dampfschifffahrtgesellschaft plötzlich bestimmte, dass alle ihre Angestellte, ohne jede Ausnahme, also Köche, Schreiner, Kellner usw. ebenso wie Seeleute, die Farbenprüfung bestanden haben müssen. Es steht überhaupt jedem frei, sich in dieser Hinsicht untersuchen zu lassen, gleichviel ob er sich dem Seedienste widmet oder nicht und da nur eine Kleinigkeit dafür zu zahlen ist, so ist die Betheiligung bei diesen Prüfungen eine allgemeine. Personen, die die Probe nicht bestanden, können sich später nochmals untersuchen lassen, um festzustellen, ob sich ihr Unterscheidungsvermögen inzwischen besserte. Unter den Freiwilligen war übrigens das Verhältniss der Farbenblinden zu den Gesunden ein viel grösseres und zwar in

1880/81	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
2,75	13,56	8,7	17,66	7,27	6,12	6 27	3,94	4,56 %.

Die von den Untauglichen begangenen Irrthümer waren besonders in denjenigen Farben am häufigsten, die als Signale dienen. Ueber 30 Personen beschrieben roth als grün, 6 hielten grün für roth, 16 grün für rosa und 45 grün für grau.

Nach den Nachforschungen, welche die Regierung anstellte, sind 4 % der männlichen Bevölkerung Englands farbenblind, ein Umstand, der die Bedeutung der Prüfung erhöht. Nur sollte dieselbe, um noch zweckmässiger zu sein, praktischer gehalten und von geeigneten Examinatoren vorgenommen werden. Dass in dieser Hinsicht noch manche Mängel zu beseitigen sind, ergibt sich beispielsweise daraus, dass sogar einer der Prüfungsbeamten — sich selbst unbewusst — farbenblind war!

In betreff des Eisenbahndienstes führte ein Doktor in Carlisle die praktischste Prüfungsmethode bei den Gesellschaften ein. Er liess nämlich in schneller Aufeinanderfolge eine Serie verschiedenfarbigen Glases herumdrehen, das von hinten durch eine Flamme erleuchtet war. Das Glas stellte abwechselnd genau dieselben Farben dar, die in den Signalbüreaus benutzt werden. Purpurroth, grün, gelb, blau, roth und lila erschienen in immer verschiedener Reihenfolge und um die veränderte Nüance im Nebel darzustellen, wurde Rauch oder Milchglas in Anwendung gebracht, welches letztere vor die farbigen Scheiben gebracht ward. Es ist keineswegs so leicht, als man annehmen sollte, jede Farbenänderung, wenn solche mit Blitzesschnelle eintritt, richtig zu bezeichnen, und es bedarf selbst für den Farbenkundigen einiger Uebung, um keinen Fehler zu begehen.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Argentinien scheint an einem Wendepunkt seiner Eisenbahnpolitik zu stehen, auf den schon seit Jahren hingesteuert wurde; an Stelle der früher so weit gehenden Unterstützung und Begünstigung neuer Eisenbahnen wird für die Folge die völlige Theilnahmlosigkeit des Staates für die Herstellung neuer Linien treten, d. h. die Regierung will keine Konzession mehr ertheilen, durch welche der Staat irgend welche Zinsbürgschaften übernehmen müsste.

Wenn man die Konzessionsurkunden der älteren Gesellschaften durchblättert, so muss einem jeden klar werden, dass dem Lande kein Opfer, welches zur Entwickelung seines Eisenbahnnetzes geeignet war, zu gross schien. Da zu jener Zeit der heutige Geldüberfluss noch nicht den Zinsfuss so wie jetzt herabgedrückt hatte und da man andererseits noch begründete Zweifel an der Beständigkeit der Argentinischen Staatsordnung hegen musste, so liessen sich die Englischen Geldleute und Bauunternehmer, welche sich die Geldnoth und Opferwilligkeit des Landes nach Kräften zu nutze machen verstanden, fast ausnahmslos 7 % Zinsen eines die wirklichen Baukosten nicht selten weit überschreitenden Kapitals von der Regierung gewährleisten; allerdings behielt sich der Staat eine Beaufsichtigung des Baues und der Geschäftsführung der Gesellschaften vor, wollte er indessen gegen irgend etwas Einspruch erheben, so wurde in der Englischen Presse Lärm geschlagen wegen Vergewaltigung der Interessen Englischer Staatsbürger. Die jüngste Vergangenheit hat ja ein lehrreiches Beispiel geliefert, wie durch lautes Schreien das Recht des Gegners übertäubt werden kann. Die Argentinische Regierung durfte es darauf nicht ankommen lassen, denn sie musste fürchten, ihren Kredit ganz zu verlieren; sie drückte daher lieber ein, auch beide Augen zu, um die Missbräuche der Gesellschaften nicht sehen zu müssen und — borgte von neuem. Bei einer solchen Geschäftsführung hätte ein Land, welches nicht die natürlichen Reichthümer, wie sie Argentinien in den endlosen Flächen fruchtbaren, noch jungfräulichen Bodens besitzt, nach kurzer Zeit bankerott werden müssen; Argentinien aber gedieh zusehends, denn es wusste sich die beiden zur Hebung der in seinem noch unbebauten Boden ruhenden Schätze erforderlichen Mittel zu verschaffen: Menschen mit kräftigen Armen, welche dem Erdreich die Schätze in Gestalt von Goldkörnern entnahmen, und Eisenbahnen, welche die Schätze des Bodens zur Küste beförderten. Die Menschen strömten theils freiwillig herbei, theils wurden sie auf künstliche Weise zur Einwanderung verlockt; die eiserne Riesenspinne aber streckte bei der Opferwilligkeit der Regierung ihre Fangarme immer weiter in die unübersehbaren Flächen der Pampas vor. Das Aufblühen des Landes im Verein mit dem Sinken des Zinsfusses in Europa ermöglichten neuerdings trotz des grossen Anwachsens der öffentlichen Schuld auch Argentinien, Geld zu billigerem Zinsfusse für seine Bahnbauten zu erhalten; statt der früher allgemein üblichen 7 % gewährleistete die Regierung nur 6 % und vom Jahre 1887 ab nur noch 5 %. Andererseits kam es in neuerer Zeit durchaus nicht mehr so selten wie früher vor, dass Bahnen auch ohne Inanspruchnahme einer staatlichen Zinsbürgschaft gebaut wurden; denn diejenigen Bahnen, für welche der Staat gleich anfangs keine Zinsengewähr übernommen hatte oder für welche dieselbe nach 20- bezw. 30-jährigem Bestehen erloschen war, lehrten zur Genüge, dass wenigstens im östlichen Theile der Republik auch Bahnen, welche lediglich auf ihre Betriebseinnahmen angewiesen waren, durchaus lebenstähig und gewinnbringend sein könnten; es zeigte sich dies auch darin, dass einzelne Bahnen auf die Zinsengewähr des Staates behufs Erlangung anderer Vortheile Verzicht leisteten.

Bei dieser veränderten Sachlage lag für die Regierung kein Grund mehr vor, die von ihr bisher stillschweigend geduldeten Missbräuche noch ferner zuzulassen; einer der von der Bevölkerung am meisten gerügten Mängel beruhte in dem hauptsächlich zur Erntezeit auftretenden Wagenmangel, der sich vorzugsweise bei den gewährleisteten Bahnen geltend machte. Nach dem in Argentinien üblichen Verfahren gewährleistete nämlich die Regierung eine bestimmte Verzinsung eines vorher festgesetzten Anlagekapitals; in je engeren Grenzen sich also dasselbe hält, einen um so höheren Gewinn ziehen die Aktionäre aus dem Unternehmen. Es liegt daher durchaus im Interesse der Gesellschaften, ihre Linien nur mit den zur Bewältigung des regelmässigen Verkehrs unumgänglich nöthigen Betriebsmitteln auszurüsten, um so mehr, als sie in den meisten Fällen den Wettbewerb gleichlaufender Linien noch nicht zu befürchten haben, die Sendungen ihnen also nicht entgehen können. Dass hieraus den Versendern mannigfache Nachtheile erwachsen müssen, liegt auf der Hand und die Regierung sah sich daher veranlasst, an die meisten der gewährleisteten Bahnen die Aufforderung ergehen zu lassen, ihren Fahrpark entsprechend den Bedingnissheften namhaft zu vermehren und um die Gesell-

schaften nicht im Zweifel zu lassen, dass es ihr vollkommen Ernst mit ihrer Aufforderung sei, liess sie sich im Anfang vorigen Jahres von der Volksvertretung eine Summe von 2 Millionen Pesos bewilligen mit der ausgesprochenen Absicht, die erforderlichen Fahrbetriebsmittel selbst zu beschaffen, sobald eine der Gesellschaften der Regierungsforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nachgekommen sein würde, und den ausgelegten Betrag alsdann von der infolge der Zinsbürgschaft zu zahlenden Summe in Abzug zu bringen. Die Gesellschaften machten zwar verschiedentlich Vorstellungen, indem sie behaupteten, dass die zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln zu verwendenden Summen ein todtes Kapital seien, welches nur den Gewinn herabdrücke, da die Wagen abgesehen von der kurzen Zeit nach der Ernte das ganze Jahr unbenutzt bleiben würden und dass den vorhandenen Bedürfnissen durch die Gründung einer Wagen-Leihgesellschaft vollkommen entsprochen werden könne, gleichwohl sahen sie sich aber, da die bis zum 1. Januar 1890 gestellte Frist ihrem Ende immer näher rückte und die Regierung bei ihrer Forderung beharrte, doch veranlasst, die nöthigen Betriebsmittel in Bestellung zu geben; ob dieselben indessen rechtzeitig werden abgeliefert werden können, bleibt abzuwarten.

Einen ferneren Beweis, dass die Regierung nicht gesonnen ist, sich das ihr konzessionsmässig zustehende Aufsichtsrecht über die Gesellschaften schmälern zu lassen, liefert der Einspruch der Staatsinspektoren gegen die Geschäftsführung der Ost-Argentinischen Eisenbahngesellschaft, worüber wir in Nr. 68 S. 691 Jahrg. 1889 d. Ztg. nähere Mittheilung brachten. Die Gesellschaft verstand sich erst dann zur Abstellung der gerügten Missbräuche, als die Regierung mit gänzlicher Entziehung der Zinsbürgschaft drohte.

Gleichwohl erkannte die Regierung, dass ihr durch die bereits ertheilten Konzessionen nicht die wünschenswerthen Rechte vorbehalten seien, um allen Missbräuchen vorzubeugen; der Präsident der Republik stellte daher in seiner Botschaft an die Kammern (vergl. Nr. 60 S. 616 Jahrg. 1889 d. Ztg.) einen Gesetzentwurf in Aussicht, durch welchen für die Konzessionirung von neuen Bahnen, welche eine staatliche Zinsbürgschaft in Anspruch nehmen, Bedingungen aufgestellt werden sollten, welche eine wirksame Staatsaufsicht sichern.

Ein neues Konzessionsgesuch mit diesen schärferen Bedingungen kam jüngst zur Verhandlung in der Kammer. In der Begründung dieser Vorlage setzte der Finanzminister nach einer eingehenden Darlegung der allgemeinen Finanzlage, in welcher als Hauptpunkt der Hinweis, dass das Gleichgewicht im Staatshaushalt durch die gewöhnlichen Einnahmen gesichert sei, hervortritt, auseinander, mit welchen Mitteln die Regierung der Entwerthung des Papiergeldes entgegenzuarbeiten beabsichtige. Diese Mittel beständen in der Entwickelung von Ackerbau und Gewerbe, sowie in der Begünstigung des Baues von Eisenbahnen, weil eben infolge der Schwierigkeit der Beförderung und der Ungunst der Verkehrsverbindungen der Erwerb der Bevölkerung zu gering sei, um ihre Ausgaben mit Gold an das Ausland zu bezahlen. Nur wenn die Eisenbahnen zur Entwickelung des allgemeinen Fortschritts und des Handels dienten bezw. zur Sicherheit des Staates beitrügen, sei die Regierung geneigt, die Unternehmungen durch Uebernahme einer Zinsengewähr zu begünstigen.

Hatte es aber die Regierung nur auf die Feststellung schärferer Konzessionsbedingungen abgesehen, ohne im übrigen von dem bisher beobachteten Verfahren der Gewährleistung eines bestimmten Zinsenbetrages abgehen zu wollen, so ging die Kammer noch viel weiter, indem sie beschloss, auf unbestimmte Zeit die Prüfung und Abstimmung über jedes Konzessionsgesuch, welches mit einer Verpflichtung des Staates zu irgend welcher Zinsengewährleistung verknüpft sei, abzulehnen.

Man wird nicht fehlgehen bei der Annahme, dass dieser Beschluss einer gesunden Entwickelung des Eisenbahnwesens in Argentinien nur förderlich sein kann; denn der Eisenbahnbau trägt bereits vielfach die Zeichen der Ueberstürzung, wofür auch der Umstand sprechen dürfte, dass nach einem im Ministerium des Innern aufgestellten Verzeichnisse am 1. Oktober d. J. bei einer Betriebslänge der Argentinischen Bahnen von 7 851 km sich nicht weniger als 5 067 km im Bau befanden.

Ueberdies darf nicht vergessen werden, dass auch die Provinzen für Bahnen, welche ihren Bereich nicht überschreiten, Konzessionen ertheilen dürfen und wie ausgedehnten Gebrauch einzelne von diesem Rechte machen, lehrt recht auffallend die Provinz Buenos Ayres, die bevölkertste und bestangebaute der ganzen Republik; dieselbe hat in jüngster Zeit nicht weniger denn 16 verschiedene Konzessionen ertheilt, und zwar für die Linie:

1. von Ringuelet über Glew, Marcos Paz und Chivilcoy nach Lincoln nebst Abzweigung von Marcos Paz nach Colon, Carmen de Areco und Pergamino an William Howard und Co.;
2. von Blanca Grande an der Südbahn nach Cachari an Alcidio Segui & Co.;
3. von Ramallo über Arrecifes, Salto, Chacabuco nach Bragado nebst Abzweigungen nach Carmen de Areco und nach Rojas an Somoza;
4. von Rocha nach Julia Dantas an Bidome und Albino Broggna;
5. von la Plata über Monte, 25. Mai, Chivilcoy und Carmen de Areco nach San Pedro an Trenco, Rebello & Co.;
6. von dem Hafen Campana oder von Zarate über San Antonio de Areco, Carmen de Areco und Chacabuco nach Lincoln an Victor del Carril;
7. von dem Hafen la Plata nach Villa Elisa an Carlos Dorados;
8. von Tuyu nach Guamini an Mallison & Co.;
9. von dem Hafen la Plata nach Mercedes an Earl Church;
10. von Junin über Lincoln, Lavalle Norte und General Villegas nach Gainza an Teodoro Garcia & Co.;
11. von dem Südkanal des Hafens la Plata über Jeppemer und Monte nach 25. Mai an Narciso Aguerre & Co.;
12. von Tres Arroyos über Neuquen nach Necochea;
13. für mehrere Linien, welche vier noch anzulegende Ackerbaukolonien an das Bahnnetz anschliessen sollen, an Manuel Gorastiaga und J. Lacroze;
14. für eine Linie von la Plata über San Vincente, Consuelas, Navarro, 25. Mai und San Carlos nach Guamini nebst Abzweigungen von Navarro nach Lujan und von Tolosa nach dem Hafen la Plata an Goyena und Otamendi;
15. für zwei Dampfstrassenbahnen von Tandil nach Necochea und von der Stadt Tres Arroyos nach dem Hafen derselben an Trimmer & Co.;
16. für Strassenbahnen von dem Hafen Baradero über Pergamino nach Laguna del Chamar, von Baradero nach Carmen de Areco, von dem Hafen Zarate über Pergamino nach dem Hafen St. Nicolas und von Balcarce nach Mar del Plata an Velar & Co.

Ausserdem hat die Buenos Ayres Great Southern Railway Company in der am 10. Oktober d. J. in London abgehaltenen Generalversammlung beschlossen, ihr bereits 840 Meilen umfassendes Bahnnetz um 8 neue Linien mit einer Gesammtausdehnung von 1 093 Meilen zu vermehren; die günstige Lage dieser Gesellschaft, welche bereits seit 1870 keine Zinsengewähr mehr besitzt, geht daraus hervor, dass dieselbe in den letzten 3 Jahren 1886/87, 1887/88 und 1888/89 jährlich einen Gewinn von 10 % vertheilen konnte. In dem am 30. Juni 1889 beendeten Betriebsjahr hatte dieselbe im Personenverkehr eine Zunahme der beförderten Personen um 21,67 % und der daraus erzielten Einnahme um 16,07 %, im Güterverkehr eine Zunahme der beförderten Waaren um 15,56 % und der daraus erzielten Einnahme um 8,97 % zu verzeichnen. Zur Ausführung der beschlossenen Erweiterung ihres Bahnnetzes beabsichtigt die Gesellschaft ihr Anlagekapital zu vermehren; dasselbe besteht jetzt aus 3 600 000 £ Stammantheilscheinen, 1 400 000 £ mit 6 % verzinslichen Vorzugsantheilscheinen und 1 500 000 £ mit 5 % verzinslichen Vorzugsantheilscheinen. Ausserdem sind noch 3 000 000 £ mit 5 % verzinsliche Vorzugsantheilscheine genehmigt, jedoch noch nicht begeben; dieselben werden nunmehr ausgegeben werden, ebenso die neu genehmigten 2 500 000 £ mit 5 % verzinslichen Vorzugsantheilscheine, jedoch haben die älteren Aktionäre ein Vorzugsrecht auf deren Bezug. Diese verschiedenen Vorzugsantheilscheine werden mit der Zeit in gewöhnliche Stammantheilscheine umgewandelt werden, und zwar die 1 400 000 £ nach Schluss des Betriebsjahres 1889/90, die bereits begebenen 1 500 000 £ sowie die noch unbegebenen 3 000 000 £ nach Schluss des Betriebsjahres 1891/92 und die letzten 2 500 000 £ nach Schluss des Betriebsjahres 1893/94, so dass alsdann diese gesammten 12 000 000 £ ein einheitliches Aktienkapital mit gleichen Rechten bilden werden. Ausserdem hat die Gesellschaft bisher eine mit 5 % verzinsliche Anleihe von 2 000 000 £ aufgenommen und die Ausgabe von ferneren mit 4 % verzinslichen Schuldverschreibungen in Höhe von 1 250 000 £ genehmigt.

Brasilien.

Nachdem Brasilien die von den Amerikanern als veraltet betrachtete Staatsform abgelegt und sich ebenfalls in das der Neuen Welt eigenthümliche republikanische Kleid gehüllt hat, gewinnt die bereits früher erörterte Frage, ob dieses weit ausgedehnte Staatsgebilde auch unter der neuen Regierung die verschiedenen Gebietstheile mit den widerstreitenden Interessen zusammenzuhalten die Kraft haben wird, die Bedeutung einer Tagesfrage; die Ackerbauprovinzen des Südens, die Bergbauprovinzen daran anschliessend, die dem Aequator näher gerückten Provinzen mit dem Anbau tropischer Gewächse und endlich die von Weissen nur spärlich besiedelten Provinzen des Innern. Die Vereinigten Staaten mit einer Bevölkerung von ganz anderer Thatkraft als diejenige Brasiliens haben einen Kampf auf Leben und Tod durchkämpfen müssen, um ein Aus-

einanderfallen der beiden in ihren Interessen verschiedenen Theile des Gesammtstaates zu verhindern; und sie wurden hierbei noch wesentlich durch den Umstand unterstützt, dass bereits die Eisenbahnen die beiden widerstreitenden Hälften aneinander näher gerückt hatten. Ueberhaupt sehen wir überall, wo es sich darum handelt, ein weitausgedehntes Staatsgebiet zusammenzuhalten, dass man dasselbe mit Eisenbahnen wie mit einem eisernen Bande überzieht. Die Anlage der ersten Nordamerikanischen Ueberlandbahnen verfolgte u. a. auch den Zweck, einerseits die Mormonen in Utah daran zu erinnern, dass sie nicht ein eigener Staat, sondern nur ein Theil des Gesammtstaates seien, andererseits die Staaten des Stillen Ozeans mit den alten Gebieten zu verknüpfen. Die weitgebende Unterstützung der Canadischen Pacificbahn hatte nicht zum wenigsten ihren Grund darin, dass man die Nordwestprovinzen von einem Anschluss an die Vereinigten Staaten abhalten und sie durch ein eisernes Band an Canada ketten wollte. In Indien sehen wir eine ganze Reihe von wenig ertragreichen Linien in entlegene Gegenden vordringen, welchen im wesentlichen die Absicht zu Grunde liegt, diese Gegenden dem Machtbereich der Regierung näher zu rücken. Russland hat den mit gewaltigen Schwierigkeiten verknüpften Bau der Transkaspischen Bahn nicht gescheut, um jene fernen Gebiete seiner Herrschaft zu sichern und arbeitet jetzt mit anerkennenswerther Ausdauer daran, einen Ausläufer seines Eisenbahnnetzes durch Sibirien bis zum Stillen Ozean vorzustrecken. Alle diese Beispiele erinnern daran, dass die Eisenbahn ein sehr wirksames Mittel ist, Entfernungen abzukürzen; Brasilien würde bei seiner grossen Ausdehnung an erster Stelle bestrebt sein müssen, durch ein eisernes Band die verschiedenen Theile des ausgedehnten Reiches zusammenzuketten. Wie ist aber die Gestalt des Brasilianischen Eisenbahnnetzes? Im wesentlichen sind die Eisenbahnen Sackbahnen, die von einem Hafen mehr oder weniger tief ins Innere vordringen und meistens nur das Gebiet einer Provinz berühren, auch wohl hin und wieder eine Zweigbahn seitwärts entsenden, aber fast sämmtlich ohne Zusammenhang mit einander sind; eine Ausnahme machen nur die sich um die Hauptstadt gruppirenden Linien, welche an der Staatsbahn Dom Pedro II. einen festen Stamm haben, dessen Zweige sowohl nach der Provinz Minas Geraës als auch nach der Provinz San Paulo hereinragen. Ein wesentlich anderes Aussehen würde das Eisenbahnnetz erst erhalten, wenn die geplante von Recife in der Provinz Pernambuco ausgehende Ueberlandbahn nach Valparaiso in Chile zur Ausführung käme, jedoch auch nur dann, wenn ein Anschluss an das von Rio de Janeiro ausgehende Netz hergestellt würde. Doch dies sind Pläne, deren Verwirklichung leicht noch ein Jahrzehnt oder darüber in Anspruch nehmen kann. — Ueber die Betriebsresultate der Brasilianischen Eisenbahnen geben folgende Notizen Auskunft:

Die Recife and Sao Francisco Railway Company hat für das am 30. Juni d. J. beendete Betriebsjahr einen Gewinn von 5% vertheilt und 1180 £ auf neue Rechnung übertragen.

Die Bahia and Sao Francisco Railway Company hat für dasselbe Betriebsjahr an die Antheilscheine der Hauptbahn die gewährleisteten 6% Zinsen, an diejenigen der Timbozweigbahn noch einen Zuschlagsgewinn von ¼% vertheilt. Der Verkehr hat sehr unter der grossen Dürre gelitten. Die beabsichtigte Verlängerung der genannten Zweigbahn von Timbo nach Sergipe hat die Gesellschaft beschlossen aufzugeben.

Die Great Western Railway Company erzielte in demselben Betriebsjahr eine Einnahme von 74014 £ (gegen 72755 £ im Vorjahr) bei einer Betriebsausgabe von nur 48029 (gegen 51665) £, so dass ein Ueberschuss von 25985 (gegen 21090) £ verblieb. Dieser Mehrertrag von 4895 £ gegen das Vorjahr wird indessen nach Abzug der Ausgaben zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln und der Kursverluste zu einem Minderertrag von 2476 £ gegen das Vorjahr; auch die Verwaltung dieser in der Provinz Pernambuco gelegenen Bahn klagt über die schlechte Zuckerernte. Von dem Ueberschuss verbleibt nach Abzug der durch die Schulden verursachten Lasten und nach Zurechnung eines Uebertrags von 2267 £ aus dem Vorjahr ein Reinertrag von 12773 £; von demselben wurden 3773 £ auf neue Rechnung vorgetragen und der Rest zur Vertheilung eines Gewinnes von 6% verwendet.

Die Macahe and Campos Railway Company, welche nicht wie die drei vorstehend genannten Bahnen Zinsbürgschaft besitzt, vertheilte für das am 30. Juni beendete Betriebsjahr einen Gewinn von 4%; zugleich hat die Gesellschaft die Aufnahme einer dritten Anleihe von 500000 £ beschlossen, welche kürzlich in London bei dem Bankhause Louis Cohen & Sohn zur Ausbietung gelangte. Diese jetzt über ein Netz von 290 km Bahnen verfügende Gesellschaft bildete sich im Jahre 1869 zum Betriebe einer 96,5 km langen Linie und erweiterte ihr Netz im Jahre 1884 durch den Erwerb der Santo Antonio- und der Cupimlinien auf 196 km.

Die Provinzialregierung von Minas Geraës hat der Juiz de Fora und Piau Eisenbahngesellschaft die Konzession zur Verlängerung ihrer Linie ertheilt und die Verzinsung des 2750000 Milreis betragenden Baukapitals gewährleistet.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung am 10. Dezember 1889 gab der Vorsitzende, Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert, in üblicher Weise eine Uebersicht über die Thätigkeit des Vereins in dem ablaufenden Jahre. Der Verein, welcher gegenwärtig 405 Mitglieder zählt, hat 9 regelmässige Versammlungen abgehalten, in welchen 23 Vorträge gehalten wurden, welche die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens berührten. Ausserdem wurden 3 Ausflüge unternommen, und zwar ein grösserer nach Buckau zur Besichtigung des Grusonwerkes, und zwei kleinere, zur Besichtigung der Ausstellung für Unfallverhütung und der Eisenbahnwerkstätten in Tempelhof. Die in dem letztverflossenen Jahre sich kundgebenden Bestrebungen im Eisenbahnwesen sind vornehmlich auf den Bau von Bahnen in gebirgigen Gegenden, auf die Herstellung von Nebenbahnen mit starken Steigungen, Zahnrad- und Seilbahnen, auf die Anlage von Stadtbahnen, auf die Einführung eines schwereren Oberbaues, auf die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen bei möglichst geringem Eigengewicht derselben, auf eine grössere Leistungsfähigkeit der Maschinen und auf Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit schnellfahrender Züge gerichtet, und verfolgen weiter, in Anbetracht der steigenden Einnahmen der Eisenbahnen, die Vereinfachung und Herabsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr; ausserdem sind die nicht nur in Deutschland, sondern auch in andern Kulturstaaten auftretenden Bestrebungen zur Einführung einer einheitlichen Zeit zu erwähnen.

Herr Telegrapheningenieur Müller erläuterte den Edisonschen Phonographen, beschrieb dessen einzelne Theile und deren Funktionen und führte denselben auch zugleich unter Anwendung eines Schallrohres zur Wiedergabe des Hineingesprochenen redend vor.

Nachdem die Rechnungslegung für das Jahr 1889 erfolgt und die Neuwahl des Vorstandes stattgefunden hatte, wobei die bisherigen Vorstandsmitglieder sämmtlich wiedergewählt wurden, machte schliesslich noch Herr Ingenieur Lentz aus Düsseldorf eingehende Mittheilungen über seinen ankerlosen Lokomotivkessel.

In üblicher Abstimmung wurden die Herren Hauptmann im Eisenbahnregiment Eichert, Regierungsbaumeister Jos. Hofmann, Direktor Stroehler, Regierungsrath Wackerzapp und Hauptmann im Eisenbahnregiment Zielfelder als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Strafrechtsfall.

v. O. Preussisches Eisenbahnbetriebsamt. Wer ist zur Stellung des Strafantrages nach § 370, Absatz 2 R.-Str.-G.-B.'s berechtigt, wenn die unter Absatz 1 Nr. 5 fallende Entwendung an einem Gegenstande begangen ist, welcher sich in einem Eisenbahnzuge behufs Beförderung befindet? — Welches von mehreren Betriebsämtern einer Preussischen Eisenbahnverwaltung ist in einem solchem Falle zur Vertretung des verletzten Eisenbahnfiskus berechtigt? — Ist es für die Berechtigung zum Strafantrage von Bedeutung, wenn die Entwendung durch einen Eisenbahnbetriebsbeamten verübt ist und wenn dieser einem einzelnen der verschiedenen Betriebsämter speziell untersteht? — § 65 R.-Strf.-G.-B.'s. — Thatbestand: „Zur Beförderung nach Lünen hatte die Weinhandlung O. E. einen Korb mit 50 Flaschen Wein der Staatsbahn Köln (rechtsrheinische) übergeben. Dieser Korb wurde bei Entladung des betreffenden Wagens des Güterzuges Nr. 1205 vom 23.—24. Juni 1888 erbrochen und zweier Flaschen beraubt von der Güterexpedition Dortmund vorgefunden, und es wurden dieserhalb Ermittelungen seitens des Eisenbahnbetriebsamtes Köln an der Aufgabestation Deutz, sowie seitens des Betriebsamtes Dortmund eingeleitet, durch welche Verdacht gegen Eisenbahnbetriebsbeamte erregt wurde. Die in Köln, Dortmund und Oberhausen (Betriebsamt Düsseldorf) vorgenommenen Verhandlungen flossen in der Hand des Betriebsamtes Dortmund zusammen und wurden von diesem an das in Düsseldorf „zur weiteren Bearbeitung übersendet, da nach Lage derselben der bezw. die Diebe der dortigen Behörde unterstellt sind und deshalb am wirksamsten von derselben vorgegangen werden könne." Das Betriebsamt Düsseldorf gab die Verhandlungen an den Staatsanwalt in Duisburg mit der Anheimgabe, event. strafrechtliche Verfolgung eintreten zu lassen, ab und ersuchte diesen, um nicht die spätere gerichtliche Untersuchung zu erschweren, wegen der erforderlichen weiteren

Feststellungen direkt das Weitere veranlassen zu wollen. Der Staatsanwalt veranlasste die Voruntersuchung gegen den zu Oberhausen stationirten und dem Betriebsamte Düsseldorf unterstellten Bremser R. wegen in der Nacht vom 23. zum 24. Juni auf der Eisenbahnstrecke Deutz-Dortmund durch Wegnahme von Gegenständen der Beförderung durch Zerstörung der Verwahrungsmittel verübten schweren Diebstahls. Der Beschluss über die Eröffnung des Hauptverfahrens bezeichnete als Thatort die Eisenbahn zwischen Mengede und Dortmund und dementsprechend erkannte das Urtheil den Angeklagten schuldig, indem es die That als eine Entwendung von Genussmitteln nach § 370 No. 5 R.-Strf.-G.-B.'s auffasste und den erforderlichen Strafantrag als den von dem Eisenbahnbetriebsamte Düsseldorf gestellt ansah. — Die Revision bestreitet das Vorhandensein eines gültigen Strafantrages, weil die Entwendung auf der Eisenbahnstrecke zwischen Mengede und Dortmund geschehen, diese Strecke zu dem Geschäftsbezirke des Betriebsamtes Dortmund gehöre und daher dieses Betriebsamt allein berechtigt gewesen sei, für den Staat den Strafantrag zu stellen. — Die Revision wurde verworfen aus folgenden Gründen: „Die Revision ist nicht begründet. Dieselbe bestreitet nicht, dass der Strafantrag zur Verfolgung einer Entwendung von Sachen, deren Transport von einer Eisenbahn übernommen ist, von deren Verwaltung gestellt werden kann; es entspricht diese Annahme des angefochtenen Urtheils dem Inhalte des § 65 R.-Strf.-G.-B.'s, wonach der zum Strafantrage Berechtigte der Verletzte ist, weil durch die rechtswidrige Zueignung fremder Sachen nicht allein deren Eigenthümer verletzt wird, sondern auch anderweite rechtliche Interessen verletzt werden können und der darauf beruhenden Rechtsprechung des Reichsgerichts (Erk. v. 1. Juli 1881; Entscheid. in Strfs. Bd. IV, S. 347); und dass ein solches Interesse insbesondere für den durch den Frachtvertrag zur Innehabung eines Transportgutes Berechtigten und dem Verfrachter für dessen Abhandenkommen, insbesondere durch seine Leute (§§ 395, 400, 429 Hand.-G.-B.'s; §§ 62, 63, III des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874) ersatzverhafteten Frachtführer besteht, hat bereits ausdrückliche Anerkennung gefunden in einem Urtheile vom 11. Novbr. 1886 (Rechtspr. d. R.-G. Bd. VIII, S. 703.) Auch bemängelt die Revision nicht, dass in der vom Eisenbahnbetriebsamte Düsseldorf am 14. Juli 1888 ergangenen Requisition des Staatsanwalts ein Strafantrag gefunden worden ist. Zugegeben werden kann, dass die genannte Dienststelle sich zur Zeit der Requisition, wo der vom Urtheile festgestellte, das Erforderniss eines Strafantrages begründende Charakter der Strafthat noch völlig im Dunkeln lag, der ihr aus § 61 R.-Strf.-G.-B.'s zustehenden Berechtigung zum Strafantrage nicht bewusst war, aber die Requisition enthält den unverkennbaren Willensausdruck der strafgerichtlichen Verfolgung des angezeigten Diebstahls und das genügt, vorbehaltlich der zulässigen Zurücknahme (§ 370 a Eing.) zur Behandlung derselben als Strafantrag auch unter der gewählten Fassung des Anheimgebens eventueller Verfolgung. — Es ist also allein die von der Revision speziell bekämpfte Frage zu prüfen, ob die durch die Wegnahme aus ihrem Transportgewahrsam verletzte Eisenbahnverwaltung des Direktionsbezirkes Köln (rechtsrheinischen) bei Stellung des Strafantrages durch das Betriebsamt zu Düsseldorf oder, wie die Revision will, das zu Dortmund vertreten werde. — Diese Frage ist aus den organisatorischen Bestimmungen über die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zu entscheiden, welche in dem Erlasse vom 24. November 1879 (Eisenb.-Verordn.-Bl. 1880 Nr. 6) genehmigt sind. Danach fällt die Erledigung der laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit sie nicht besonders der Direktion vorbehalten sind (§ 14), den Betriebsämtern in Vertretung des Staates zu; zu diesen Geschäften gehört nach § 16 insbesondere die Vornahme von Rechtshandlungen und die Führung von Prozessen. Auf Grund dieser Bestimmungen hat das Reichsgericht die Betriebsämter sowohl für legitimirt bei Civilprozessen wegen Unfallentschädigung (Erk. v. 28. Oktober 1881; Entscheid. in Civils. Bd. V S. 427) als zur Stellung des Strafantrages (Erk. v. 11. November 1886) für berechtigt, ja, weil dieselben innerhalb ihres Geschäftsbezirkes die zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten der Verwaltung, welcher sie angehören, selbständig erledigen, mit Ausschluss der Direktionen, allein für legitimirt erklärt (Erk. v. 17. Oktober 1882; Entsch. in Civils. Bd. VIII S. 403). — Nun ist es richtig, dass die Geschäfte der verschiedenen Betriebsämter eines Eisenbahn-Direktionsbezirkes räumlich nach den Bahnstrecken vertheilt sind, und dass nach der im Eisenbahnverordnungsblatte von 1883 Nr. 6 veröffentlichten Uebersicht der vom 1. April 1883 an festgesetzten Betriebsamtsbezirke der Staatseisenbahn-Verwaltung S. 52 die Strecke Herne-Castrop-(Mengede-) Dortmund zum Geschäftsbezirke des Betriebsamtes Dortmund gehört. Danach ist der Revision recht zu geben, dass im allgemeinen und zunächst für den Strafantrag wegen der zwischen Mengede und Dortmund verübten Frachtgutentwendung das Betriebsamt Dortmund zuständig erscheint. Allein die Zuständigkeit der einzelnen Betriebsämter ist nicht nur lokal geregelt; es gibt auch eine personelle, insofern ihnen die einzelnen auf der gesammten Bahnstrecke funktionirenden Beamten als vorgesetzter Behörde unterstellt sind, je nachdem ihnen der eine oder andere innerhalb des Betriebsamtes belegene Stationsort angewiesen ist. Daher heisst es in der Geschäftsordnung für die Eisenbahnbetriebsämter vom 4. Februar 1880 (Eisenbahnbl. S. 103) im § 6, Verhältniss zu den übrigen Dienststellen und Beamten Absatz 1: Die Befugniss zur Ausübung der Disziplinargewalt beschränkt sich auf ihren Geschäftsbezirk, bezl. auf die zu demselben gehörigen Beamten. Das kann nur so verstanden werden und hat darin seinen guten Grund, dass jedes Betriebsamt bezüglich disziplinarischer Bestrafung von Beamten wegen innerhalb seiner Bahnstrecke vorgekommener Verfehlungen nur insoweit vorzugehen hat, als der Beamte ihm speziell subordinirt ist. Dementsprechend wird man es an sich für durchaus sachentsprechend halten, dass auch der Strafantrag zur gerichtlichen Verfolgung, wenn eine Entwendung nicht von einem Dritten, sondern von einem beim Transporte Bediensteten verübt ist, ausnahmsweise nicht ausschliesslich von demjenigen Betriebsamte, in dessen lokalem Bezirk er sie begangen, sondern auch von dem als vorgesetzte Dienststelle bei seiner Bestrafung und folgeweise bei der Entscheidung über die Erhebung oder Nichterhebung des dazu erforderlichen Strafantrages wesentlich interessirten Betriebsamte ausgehen könne. Dies ist vorliegend die Sachlage. Angeklagter untersteht dienstlich dem Betriebsamte Düsseldorf, welchem das zu Dortmund, in dessen Bezirk die Entwendung geschehen, das aber dieserhalb ein weiteres Interesse, als das auch von ersterem im allgemeinen vertretene des verletzten Staates in seinen fiskalischen Beziehungen, nicht hat, die Sache zugewiesen hat. Da eine ausdrückliche Bestimmung des Organisationsreglements dem nicht widerspricht, und das Verfahren der Eisenbahnverwaltung sich als das nach der Natur der Sache und den Regeln des Staatsdienstrechtes angemessene erweiset, so muss die Annahme des Urtheils gebilligt werden, dass zu dem Strafantrage, für dessen Stellung die Person des Thäters von wesentlicher Bedeutung ist, im Falle der Bezichtigung eines Eisenbahnbeamten das diesem speziell vorgesetzte unter den Betriebsämtern der betreffenden Verwaltung für berechtigt zu gelten habe." Vgl. auch Erk. in den Entsch. d. R.-G. in Strafs. Bd. I S. 389 und Bd. II S. 148, 149. (Erk. des I. Strafsenats des Reichsger. v. 23. Sept. 1889; Rep. 1634/89; Entscheid. in Strafs. Bd. XIX S. 378 ff.)

Verschiedenes.

Aegyptische Eisenbahnen.

Aus Alexandrien wird unterm 27. Dezember v. J. telegraphirt: Bei den Verhandlungen über die Vergebung des Ausbaues der Aegyptischen Eisenbahnen hat die von dem Bankhause Robert Warschauer & Co. und der Berliner Handelsgesellschaft gemeinschaftlich mit dem Eisenbahnbau-Unternehmer Fr. Lenz in Stettin und der Firma Suares Freres & Co. in Kairo eingereichte Offerte, vorbehaltlich der Ratifikation durch den Ministerrath, den Zuschlag erhalten. Es handelt sich hierbei um den Bau folgender Bahnlinien: Assiout-Girgueh, Chibin-el-Kom-Menouf, Damanhour-Rahmanieh, Medinet-el-Fagoum-Sennoures, in einer Gesammtlänge von ungefähr 170 km.

Steigende Kohlenausbeute in Canada.

Ueber die steigende Kohlenausbeute in Canada berichtet der „Export" folgendes:

Nach dem jüngst veröffentlichten Bericht der geologischen Inspektion („Geological Survey") Canadas betrug die Gewinnung von Kohlen im Gebiete von Canada während des Jahres 1888 5 289 000 t, gegenüber 4 758 000 t des Jahres 1887. Sie zeigt somit eine Zunahme von etwa 500 000 t.

Diese Zunahme ist zum grossen Theil auf die Entwickelung des Kohlenbaues in der Provinz Columbia zurückzuführen. Dort betrug nämlich die Kohlenausbeute im Jahre 1887 413 000 t, und im Jahre 1888 489 300 t. Ein grosser Theil der in Kolumbia gewonnenen Kohlen ist auf den Californischen Markt angewiesen. Die Verschiffung von Kohlen nach Californien belief sich im letzten Jahre auf 345 681 t. Ebenso ist ein Wachsen der Ausbeute aus den Nova Scotia-Bergwerken wahrzunehmen, trotzdem man behauptet, dass Theile dieses Canadischen Bezirks unter dem Amerikanischen Zoll und unter den natürlichen Schwierigkeiten zu leiden haben, welche sich dem Kohlentransport nach dem Markte von Ontario darbieten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Unsere Bekanntmachung vom 21. d. Mts. betreffend Einführung des Nachtrags 15 zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr wird dahin ergänzt, dass der neu aufgenommene Ausnahmetarif 22 für Düngemittel etc. auf den Verkehr mit den Stationen der Hoyaer- und Warstein-Lippstadter Eisenbahn keine Anwendung findet.

Magdeburg, den 27. Dezember 1889. (1)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Die Herausgabe des in unserer Bekanntmachung vom 14. November d. J. näher bezeichneten Gütertarifs für den Norddeutschen Eisenbahnverband erfolgt nicht zum 1. Januar k. J., sondern zu einem noch weiter bekannt zu gebenden späteren Tage.

Hannover, den 24. Dezember 1889. (2)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Zum Lokal-Gütertarif vom 1. Oktober 1889 und Lokal-Vieh- etc. Tarif vom 1. Juli 1888 gelangen die Nachträge 1 bezw. 4 vom 29. Dezember d. J. zur Ausgabe, welche ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für den Verkehr der Stationen an der Neubaustrecke Dömitz-Malliss-Lübtheen unter einander enthalten. Nachtragsexemplare sind von den Güterexpeditionen zu beziehen.

Ferner tritt am 29. Dezember d. J. eine provisorische direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der diesseitigen Strecken Lübeck-Rostock, Wismar-Hagenow und Crivitz-Schwerin einerseits und den Stationen der Neubaustrecke Dömitz-Malliss-Lübtheen andererseits in Kraft, worüber die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Schwerin, den 24. Dezember 1889. (3)
Die Direktion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Durch den am 1. Januar 1890 erscheinenden Nachtrag XXIV zum Gütertarif kommen ausser einigen Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen
a) der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
b) des Kilometerzeigers, und
c) der Ausnahmetarife zur Einführung.

Die Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sind, soweit sie den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter betreffen, bereits am 1. bezw. 10. Dezember 1889 in Kraft getreten. Ausserdem enthalten dieselben einen neuen ermässigten Ausnahmetarif für verschiedene Düngemittel, Erdarten, Kartoffeln und Rüben etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 24. Dezember 1889. (4)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Breslau - Erfurt. Durch den am 1. Januar 1890 erscheinenden Nachtrag XXI zum Gütertarif kommen Aenderungen und Ergänzungen
a) der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
b) des Kilometerzeigers und
c) der Ausnahmetarife,
sowie einige Berichtigungen zur Einführung.

Die Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sind, soweit sie den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter betreffen, bereits am 1. Dezember 1889 in Kraft getreten. Ausserdem enthalten dieselben einen neuen ermässigten Ausnahmetarif für verschiedene Düngemittel, Erdarten, Kartoffeln und Rüben etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 23. Dezember 1889. (5)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 1. Januar k. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg - Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau, der Lokalbahn Hannsdorf - Ziegenhals und nach Station Hohenstadt der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Durch denselben werden die im Oberschlesischen Kohlentarif vom 1. April 1888 nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a/d. L. etc.) für Station Hohenstadt enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Druckabzüge des Tarifes sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 27. Dezember 1889. (6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 10. Januar k. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Einsiedel, Friedland i. Böhm., Habendorf und Raspenau-Liebwerda.

Druckabzüge des Nachtrags sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 27. Dezember 1889. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehre: Köln (rechtsrheinisch) - Breslau, Köln (linksrheinisch) - Breslau, Elberfeld - Breslau. Am 1. Januar k. J. tritt zum Staatsbahntarife Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag VIII, zum Staatsbahntarife Köln-(linksrh.) - Breslau der Nachtrag III und zum Staatsbahntarife Elberfeld - Breslau der Nachtrag VII in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, Aenderungen bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Vorbemerkungen zu demselben, der Ausnahmetarife, sowie einen Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben und sonstige Berichtigungen. Ausserdem enthält der Nachtrag VIII zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.)-Breslau einen Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmüll.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind bedingt durch die Aufnahme neuer Stationen bezw. durch erforderlich gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen der betheiligten Verwaltungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterverwaltungen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags VIII zum Tarif Köln (rechtsrh.)-Breslau sind kostenfrei, solche des Nachtrags III zum Tarif Köln (linksrh.) - Breslau für 0,33 *M.* und des Nachtrags VII zum Tarif Elberfeld-Breslau für 0,22 *M.* bei den Stationskassen zu haben.

Breslau, den 27. Dezember 1889. (8)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. Januar n. J. ab gültige Nachtrag 13 herausgegeben, welcher Entfernungen und Frachtsätze mit den Stationen der Strecke N. S. Weiche-Niebüll und der Haltestelle Falkenhagen, sowie einzelne andere Ergänzungen und Aenderungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 20. Dezember 1889. (9)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1890 wird die Station Franeker der Niederländischen Staatsbahnen (nördliche Linien) in den direkten Verkehr mit den Verbandsstationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und mit der Station Reichenberg der K. K. priv. Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn aufgenommen und zwar mit den im Tarifheft 5 für die Station Harlingen vorgesehenen Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen.

Elberfeld, den 24./12. 89. (10)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1890 tritt zu dem Gütertarife für den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (Heft I) und zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen (Heft VI) je ein Nachtrag (I) in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Eisenerze etc. für die neu aufgenommene Station Ehrenfeld des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Ausnahme - Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen nach der neu einbezogenen Station Ellrichshausen der Württembergischen Staatseisenbahnen und Berichtigungen.

Der in dem letztgenannten Nachtrage aufgeführte berichtigte Frachtsatz für Essen Rh. (K. r.) - Wurmlingen bei Tuttlingen von 1,34 *M.* tritt erst am 15. Februar 1890 in Kraft.

Die Nachträge sind bei den betreffenden Güterverwaltungen zu haben.

Köln, den 24. Dezember 1889. (11)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag X in Kraft, welcher ausser einigen Berichtigungen und einer Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger eine Ergänzung der Ausnahmetarife 8 für bestimmte Stückgüter; 12 für Mergel zum Düngen; 13 für

Braunkohlen etc. und 14 für Steinkohlen etc., ferner die Aufhebung des Ausnahmetarifs 11 für Kalirohsalze zum Düngen, sowie den Ausnahmetarif 15 für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben etc. enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterverwaltungen.

Frankfurt a/M., den 26. Dezbr. 1889. (12)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. - Altona. Am 1. Januar 1890 kommt der Nachtrag IV zum Gütertarife vom 1. April d. J. zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem anderweite besondere Tarifbestimmungen, Entfernungen für die neu aufgenommene Station Falkenhagen (Prignitz) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr mit den Stationen Eutin, Plön und Tornesch dieses Bezirks.

Der Nachtrag ist bei den Güterverwaltungen zum Preise von 0,30 *M.* zu haben.

Köln, den 25. Dezember 1889. (13)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Am 1. Januar k. J. kommt der Nachtrag 24 zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält:

Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter auf Holzwaaren und einen Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben.

Gleichzeitig wird der im Tarifnachtrage 23 enthaltene Ausnahmetarif 9 für Kalirohsalze zum Düngen mit der Maassgabe aufgehoben, dass, soweit mit dieser Aufhebung Tariferhöhungen verbunden sind, die Frachtsätze desselben noch bis zum 14. Februar k. J. einschliesslich in Anwendung kommen.

Frankfurt a/M., den 27. Dezbr. 1889. (14)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Januar 1890 kommt der IV. Nachtrag zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Braunkohlenverkehr zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die an der Strecke Annaberg-Schwarzenberg gelegenen Stationen und für Trebanz-Treben, ferner veränderte Frachtsätze für eine Anzahl Stationen, welche von der Abkürzung über die neue Strecke Annaberg-Schwarzenberg beeinflusst worden sind, und Aenderungen des Verzeichnisses der Zechenbahnfrachten.

Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 28. Dezember 1889. (15)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Die Schifffahrt auf dem Dnjepr und Dniester ist für die Stationen Krementschug der Charkow-Nikolajew-Bahn und die Stationen Mosyr, Rjetschitza, Nowobjelitzkaja und Gomel der Poljesskischen Bahn mit dem 1/13. Dezember, für Station Tscherkassy der Fastow-Bahn mit dem 15/27. Dezember geschlossen; es finden daher für Sendungen des Getreidetarifs von den genannten Zeiten nach Königsberg, Pillau, Memel lediglich die höheren Sätze für Locosendungen Anwendung.

Die Direktion. (16H&V)

Lokal - Güterverkehr für den Direktionsbezirk Elberfeld, sowie Staatsbahn-Güterverkehre Elberfeld-Altona, Bromberg und Magdeburg. Am 1. Januar 1890 werden zum

1. Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Elberfeld vom 1. Januar 1889 der Nachtrag V,
2. Staatsbahn-Gütertarif
   a) Elberfeld-Altona vom 1. Oktober 1889 der Nachtrag I,
   b) Elberfeld-Bromberg vom 1. Mai 1885 der Nachtrag XI,
   c) Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 der Nachtrag IV,

eingeführt.

Jeder Nachtrag enthält u. a. Entfernungen für verschiedene Stationen der einzelnen Bezirke und einen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben, sowie die Aufnahme der zum Spezial-Tarif II gehörigen Holzwaaren, ferner der zum Spezial-Tarif III gehörigen Stäbe, Brettchen und neuen Schachteln aus Holz unter die Güter des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter. Ferner sind durch die unter 2 bezeichneten Nachträge einige Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld in die Eisen-Ausnahmetarife der betreffenden Verkehre einbezogen. Schliesslich findet sich in dem Nachtrage unter 2a ein neuer Ausnahmetarif nach der Station Altona/Ottensen für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezial-Tarifs II sowie von Draht und Drahtstiften zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungen käuflich zu haben.

Elberfeld, 24/12. 89. (17)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften Ziffer II (Verkehr mit Stationen der Schweizerischen Nordostbahn — einschliesslich Bötzbergbahn — und der Tössthalbahn) und Ziffer III (Verkehr mit Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen) treten folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag VI zum Heft II A, gültig ab 5. Januar 1890, und Nachtrag VIII zum Heft III A, gültig ab 1. Januar 1890 (Diese Nachträge enthalten neue Taxen für Cement ab Heidelberg und für Düngemittel ab Kork; ferner werden durch dieselben die seitherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (Cement) für Friedrichsfeld B. B. und Heidelberg auf 31. März 1890 aufgehoben);
2. Nachtrag V zum Heft II C, gültig ab 5. Januar 1890, und Nachtrag IV zum Heft III C, gültig ab 1. Januar 1890 (Durch diese Nachträge werden die Taxen für Cement im Verkehr mit Friedrichsfeld M. N. B. auf 31. März 1890 aufgehoben);
3. Nachtrag IV zum Heft III D vom 1. Januar 1890 (Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl ab St. Ingbert enthaltend);
4. Nachtrag V zum Heft II E, gültig ab 5. Januar 1890, und Nachtrag V zum Heft III E, gültig ab 1. Januar 1890 (Dieselben enthalten Taxen für Cement ab Budenheim, Ingelheim und Weisenau);
5. Nachtrag IV zum Heft II G, gültig ab 5. Januar 1890, und Nachtrag IV zum Heft III G, gültig ab 1. Januar 1890 (Dieselben enthalten Taxen für Cement ab Ludwigshafen a. Rh. und Mannheim Bad. Bahn).

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau, von welchem auch Exemplare der Nachträge unentgeltlich bezogen werden können.

Karlsruhe, den 27. Dezember 1889. (18)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. Am 1. Januar 1890 tritt der Nachtrag 6 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. in Ladungen von je 10 000 kg in Kraft.

Derselbe enthält anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Borken, Cölbe, Frohnhausen, Kirchhain, Lollar, Marburg, Neustadt (M. W. B.), Treysa und Zimmersrode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Bilshausen, Duderstadt, Gieboldehausen, Rollshausen, Westerode und Wulften dieses Bezirks, ferner Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterverwaltungen zu haben.

Köln, den 28. Dezember 1889. (19)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1890 ab erhält das Waarenverzeichniss der Klasse A des Ausnahmetarifs vom 1. März 1884 eine veränderte Fassung. Das Nähere ist bei den Güterverwaltungen zu erfahren.

Köln, den 25. Dezember 1889. (20)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Januar 1890 erscheint ein Nachtrag VII zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau, sowie ein Nachtrag III zum Anhang desselben. Der erstere enthält ausser einigen Aenderungen und Berichtigungen sowie zum Theil bereits veröffentlichten Ergänzungen von Ausnahmetarifen: Entfernungen für die in den Verkehr einbezogene Haltestelle Frauenwaldau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, einen Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben, sowie einen Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmüll. Der Nachtrag III zum Anhang enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Beide Nachträge sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 18. Dezember 1889. (21)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1890 tritt im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn zwischen Mühle Schönau und Mlawa für Getreidesendungen in Wagenladungen von 10 000 kg ein direkter Frachtsatz von 0,75 *M.* für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 26. Dezember 1889. (22)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr mit Basel und Schaffhausen über Lindau-Romanshorn. Am 1. Januar 1890 kommen für den Verkehr mit den Stationen Annaberg, Buchholz und Weipert (Sächs. Staatsbahn) anderweite ermässigte Frachtsätze mit der Station Basel (Bötzbergbahn) und Schaffhausen (Schweizer. Nordostbahn) zur Einführung, über deren

Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 24. Dezember 1889. (23)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Italienischer Verband. Am 1. Januar 1890 treten auf den Italienischen Bahnen neue Gebührentarife für die Zollabfertigung in Kraft. Dieselben werden von gleichem Tage ab auch im direkten Verkehre an Stelle der auf Seite 7—10 des Theils II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs mitgetheilten Tarife angewendet. (24)

Strassburg, den 21. Dezember 1889.
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Erfurt. Am 1 Januar 1890 erscheint der 3. Nachtrag zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr, welcher bei den betheiligten Abfertigungsstellen eingesehen, auch zum Preise von 20 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

Ausser verschiedenen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält der Nachtrag Entfernungen für die neu aufgenommene Station Falkenhagen (Prignitz) des Direktionsbezirks Altona, anderweite Entfernungen für die Station Pritzwalk, ferner Ausnahmetarife für Schiefertafeln, Griffel, Stein- und Glas-Märbel, für bestimmte Düngemittel, Erde, Kartoffeln etc., Rüben etc., sowie Aufnahme von gewissen Holzwaaren etc. in das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter.

Erfurt, den 24. Dezember 1889. (25)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1890 treten die Nachträge VIII zu Heft Nr. 1, 2 und 4 und der Nachtrag IX zu Heft Nr. 3 des Verbandstarifes in Kraft.

Dieselben enthalten abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Annaberg, Buchholz, Grünstädtel und Weipert, ferner Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogene Station Rodewisch und Berichtigungen einzelner Frachtsätze. Soweit letztere mit Erhöhungen verbunden sind, kommen dieselben erst vom 15. Februar 1890 ab in Anwendung.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 24. Dezember 1889. (26)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Die im Tarife für den bezeichneten Verkehr für Ludwigshafen transit enthaltenen Sätze finden vom 15. Februar 1890 ab nur noch auf die vom Wasserwege herrührenden bezw. dazu bestimmten Sendungen Anwendung.

Köln, den 27. Dezember 1889. (27)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main - Neckar - Eisenbahn. Am 1. Januar 1890 treten für Steine des Spezialtarifs III etc. zwischen unseren Stationen Bensheim, Darmstadt, Heppenheim, Isenburg und Zwingenberg einerseits den Württembergischen Stationen Heilbronn und Stuttgart andererseits Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 24. Dezember 1889. (28)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Die im Hessisch - Württembergischen Leichen-, Fahrzeuge- und Viehtarif vom 1. Dezember 1889 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Württembergische Station Ellrichshausen treten am 1. Januar 1890 in Gültigkeit.

Mainz, den 28. Dezember 1889. (29)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 22. November d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu und Torfmull ab Station Heydekrug des diesseitigen Bezirks auch nach den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt östlich der Linie Ruhland-Calau Anwendung finden.

Bromberg, den 23. Dezember 1889. (30)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreuss. Südbahn. Für Getreide- etc. Sendungen in Wagenladungen zu 10 000 Kilogramm zur überseeischen Ausfuhr treten mit Gültigkeit vom 17/29. Dezember cr. neue Spezial - Exporttarife von Stationen der Orenburger und Samara-Ufabahn via Wiasma - Baranowitschi-Bialystok - Grajewo nach Königsberg-Pillau und Memel in Kraft. Dieselben sind käuflich auf den genannten Empfangsstationen zum Stückpreise von 10 ₰ zu haben.

Direktion. (31 H&V)

Am 1. Januar 1890 gelangt der Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau zur Herausgabe; derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften bezüglich der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife.
2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Haltestellen.
3. Einbeziehung der Haltestelle Zarnefanz nebst Kilometerzeiger.
4. Neue Entfernungen für die Haltestelle Frauenwaldau.
5. Abgekürzte Entfernungen für Arnswalde, Collin, Dölitz, Kleeberg einer- und Stationen der Strecke Kaulsdorf - Cüstrin - Dühringshof andererseits.
6. Streichung der Sätze des Ausnahmetarifs 2 für Getreide usw. für Illowo transito und Mlawa loco und transito und neue Sätze für Mlawa.
7. Neues Waarenverzeichniss für den Ausnahmetarif 3 für Holz des Spezialtarifs II und Aufhebung der Sätze für Illowo und Mlawa transito, sowie ermässigte Sätze für Mlawa.
8. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife 4 und 5 für Blei bezw. Zink im Verkehre mit Berlin Ostbahnhof bis auf weiteres.
9. Neue Sätze des Ausnahmetarifs 7 A für Façoneisen (Eisen des Spezialtarifs II) nach Memel.
10. Erweiterung der Bestimmungen zum Ausnahmetarif 8.
11. Aufhebung des Ausnahmetarifs 16 für Eisenerze (Raseneisenstein).
12. Neuer Ausnahmetarif 7 C für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr.
13. Neuer Ausnahmetarif 20 für Torfstreu und Torfmull.
14. Neuer Ausnahmetarif 21 für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben.
15. Berichtigungen des Tarifs und Nachtrags III.

Die unter 3, 5, 8 bis 14 aufgeführten Tariferweiterungen bezw. Ermässigungen, sowie die unter 15 a und b aufgeführten Berichtigungen sind bereits früher durch besonders erlassene Bekanntmachungen veröffentlicht worden.

Die für den Verkehr zwischen Kreuz-Sosnowice loco (15. c.) eintretende Erhöhung des Satzes für Sendungen von Holz des Spezialtarifs II um 0,06 ℳ für 100 kg erfolgt erst vom 15. Februar 1890 ab und insoweit für einzelne Artikel des neuen Ausnahmetarifs 21, wie: Staubkalk, Mergel, Kies, Grand, Sand, zu Wegebauten usw. niedrigere Tarifsätze als diejenigen des Ausnahmetarifs 21 bestehen, bleiben dieselben bis auf weiteres in Geltung.

Druckstücke des Nachtrags IV sind durch Vermittelung unserer Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 25 ₰ zu beziehen.

Bromberg, den 22. Dezember 1889. (32)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gemeinschaftlicher Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren innerhalb der Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt etc. An Stelle des Tarifs vom 1. Juni 1889 tritt mit 1. Januar 1890 ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden gleichzeitig

a) der Lokal-Vieh- etc. Tarif des Direktionsbezirks Berlin vom 1. Juli 1888,
b) der Lokal-Vieh- etc. Tarif des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Juli 1888,
c) der Lokal-Vieh- etc. Tarif des Direktionsbezirks Bromberg und der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn vom 1. Juli 1888,
d) der Lokal-Vieh- etc. Tarif des Direktionsbezirks Erfurt und der anschliessenden Privatbahnen vom 1. Juli 1888

nebst Nachträgen aufgehoben bezw. ersetzt.

Die Frachtsätze für den Verkehr zwischen dem Städtischen Central-Viehhof Berlin einerseits und den Stationen Lyck und Prostken über Korschen andererseits sind in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen. Die Abfertigung dieses Verkehrs erfolgt zu den bisherigen Sätzen auf Grund des Tarifs für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen Stationen der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn andererseits vom 1. Januar 1880.

Durch den Tarif werden Ermässigungen der Ueberführungsgebühren zwischen den Bahnhöfen in Leipzig sowie einer Anzahl von Frachtsätzen herbeigeführt.

Der Tarif ist zum Preise von 25 ₰ für für das Stück von den Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 29. Dezember 1889. (33)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Am 1. Januar 1890 tritt der Nachtrag IV zum Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a. M. - Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen in den Abfertigungsbefugnissen verschiedener Stationen und in den Bestimmungen bezw. der Nomenklatur der Ausnahmetarife für Holz, bestimmte Stückgüter, Wegebaumaterialien und Staubkalk, Erweiterung des Ausnahmetarifs für Braunkohlen, Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben und neue Tarifkilometer für die Stationen Bleidenstadt, Dotzheim, Hahn-Wehen und

Langenschwalbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Die durch die Berichtigung einer Kilometerentfernung und eines Stations-Tarifsatzes sich ergebenden Erhöhungen treten erst mit dem 15. Februar 1890 in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterverwaltungen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.
Erfurt, den 29. Dezember 1889. (34)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1890 tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits der IX. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Tariftabellen.
Die eintretenden Erhöhungen erlangen erst vom 15. Februar 1890 ab Gültigkeit. Exemplare des bezüglichen Nachtrages können von den betreffenden Güterverwaltungen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staatsbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.
Berlin, den 29. Dezember 1889. (MG35)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Januar 1890 tritt zum diesseitigen Lokal-Gütertarife der Nachtrag 2 in Kraft. Ueber den Inhalt desselben ertheilen auf Verlangen unsere Güter-Verwaltungen sowie das Auskunftsbüreau, hierselbst Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft. Durch genannte Dienststellen können auch Exemplare des Nachtrages unentgeltlich bezogen werden.
Berlin, den 24. Dezember 1889. (36MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Ostdeutscher Gütertarif. Am 1. Januar 1890 tritt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 15. Februar 1890 Gültigkeit.
Druckexemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Güter-Verwaltungen, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.
Berlin, den 28. Dezember 1889. (37MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Ausgabe von Tarifnachträgen. Mit 1. Januar a. St./13. Januar n. St. 1890 treten in Wirksamkeit:
I. Der XXIV. Nachtrag zu dem ab 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 gültigen Theil II des Oesterr.-Ungar.-Russischen Verbandtarifes, enthaltend:
1. Aufhebung der Schnittfrachtsätze in Rubelwährung für den Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger, Warschau-Terespoler und Lodzer Eisenbahn, sowie Einführung von Schnittfrachtsätzen in Guldenwährung als Kartirungssätze,
2. Einbeziehung der Station Teschen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Richtigstellung der Kilometer und der Frachtsätze für die Station Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
3. Berichtigungen des X. und XI. Nachtrages.

II. Der III. Nachtrag zu dem vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültigen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc. des Oesterr.-Ungar.-Russischen Verbandes, enthaltend die Wiedereinführung der Schnittsätze in Gulden- und Markwährung.
Exemplare dieser Nachträge können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.
Wien, am 30. Dezember 1889. (38)
K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Rohkupfertransporte bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden in den nachstehenden Relationen folgende ermässigte Frachtsätze mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1890 im Refaktiewege gewährt
von Leipzig nach Wien 3,01 *M.*
„ Hettstedt „ „ 3,54 „
pro 100 kg.
Wien, am 21. Dezember 1889. (39)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oe. N. W. B. etc. (Einführung eines Nachtrages 1.) Mit 10. Januar 1890 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oe. N. W. B. etc. vom 1./6. 1889 ein Nachtrag 1 in Wirksamkeit, welcher ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Einsiedl, Friedland i. B., Habendorf und Raspenau-Liebwerda der S. N. D. V. B. enthält.
Exemplare dieses Nachtrags können bei der unterzeichneten Generaldirektion und den übrigen betheiligten Verwaltungen eingesehen und durch diese Stellung bezogen werden.
Wien, den 27. Dezember 1889. (40)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Zu dem Gütertarife (Theil II) der im Betriebe der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahn Budapest-Lajosmizse tritt mit 1. Januar 1890 der Nachtrag I in Kraft, welcher unter anderen die Reduktion der Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Dünger, ferner einen Ausnahmetarif für als Eilgut nach Budapest bestimmte Milch- und Geflügelsendungen enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatsbahnen erhältlich.
Budapest, am 25. Dezember 1889. (41)
Die Direktion.

Zell-Todtnauer Eisenbahn. Der Anhang zum Lokaltarif vorbezeichneter Strecke wird am 1. Januar 1890 durch einen neuen Anhang aufgehoben. Durch den letzteren kommen ermässigte Transit-Stückgutsätze zur Einführung. Verkaufsexemplare zu 10 ₰ sind bei den Stationen und durch uns zu beziehen.
Darmstadt, den 27. Dezember 1889. (42)
Bau- und Betriebsverwaltung.
Herrmann Bachstein.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 10. Januar 1890 treten im Verkehre zwischen den Vororten Lichtenberg-Friedrichsfelde, Biesdorf, Kaulsdorf, Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf, Rüdersdorf und Strausberg einerseits und den Stationen und Haltestellen der Berliner Stadtbahn andererseits ermässigte Beförderungspreise für die II. und III. Wagenklasse in Kraft. Letztere sind bei den Fahrkartenausgaben vorgenannter Stationen zu erfahren.
Bromberg, den 24. Dezember 1889. (43)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1890 wird die zwischen Kostschin und Nekla gelegene Haltestelle Gultowy für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die auf der Bahnstrecke Posen-Wreschen verkehrenden Züge werden behufs Vermittelung des Personenverkehrs in Gultowy anhalten; die Abfahrt der Züge von der Haltestelle Gultowy findet wie folgt statt:
Richtung nach Nekla-Wreschen.
Zug 551 um 6 Uhr 14 Min. Vorm.
„ 553 „ 12 „ 19 „ Nachm.
„ 555* „ 5 „ 19 „ „
Richtung nach Kostschin-Posen.
Zug 552* um 7 Uhr 51 Min. Vorm.
„ 554 „ 2 „ 7 „ Nachm.
„ 556 „ 6 „ 51 „ „
Die mit einem * bezeichneten Züge halten nur im Bedarfsfalle.
Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund der Entfernungen des Kilometerzeigers und der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.
Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.
Bromberg, den 24. December 1889. (44)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Generalversammlungs-Beschlüsse.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. In der am 31. Juli 1889 in Teplitz abgehaltenen sechsten ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft wurde über Antrag des Verwaltungsrathes mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen:
Zur Bestreitung der Kosten des zu legenden 2. Geleises von Dux nach Komotau und der Anlegung des 2. Elbehafens in Aussig das gesellschaftliche Aktienkapital um den Betrag von 2 421 000 fl. Oe. W. in der Weise zu erhöhen, dass
a) auf die im Umlaufe befindlichen 25 442 Stück Aktien die Einzahlung von je 90 fl. Oe. W. von dem Verwaltungsrathe für Rechnung der Aktionäre aus den Baarmitteln der Gesellschaft geleistet und zu dieser Zahlung die von den ordentlichen Generalversammlungen der Aktionäre vom 12. Mai 1888 und 25. April 1889 dem Verwaltungsrathe zur Verfügung gestellten 2 004 843 fl. 24 kr. Oe. W. verwendet, der Rest aber den sonstigen Baarbeständen entnommen werde;
b) dass an die Inhaber der für die bereits ausgeloosten und mit 210 fl. Oe. W. zurückgezahlten 1 458 Stück Aktien ausgegebenen Genussscheine ebenfalls die Nachzahlung von je 90 fl. Oe. W. aus den sub a) bezeichneten Fonden geleistet werde;

c) dass die Erhöhung des Aktien-Nominalbetrages auf je 300 fl. Oe. W. pro Aktie durch Abstempelung auf den letzteren ersichtlich gemacht werde und die bereits eingelösten Aktien auch mit je 300 fl. Oe. W. in der Bilanz aufgeführt werden dürfen und
d) dass die noch im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen unbegebenen 11 195 Aktien ebenfalls durch Abstempelung auf den Nominalbetrag von 300 fl. Oe. W. erhöht werden.

Zugleich wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, alle zur Ausführung dieses Beschlusses erforderlichen Schritte, insbesondere die nothwendigen Aenderungen der Statuten und die Aufstellung eines neuen Tilgungsplanes der Aktien selbständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung mit der K. K. Staatsverwaltung zu vereinbaren und durchzuführen mit der Wirkung, als ob der Wortlaut der Statutenänderungen von der Generalversammlung selbst beschlossen worden wäre.

Dieser Beschluss hat auch laut Erlass des hohen K. K. Ministeriums des Innern vom 9. Dezember 1889 Z. 22741 die Genehmigung der hohen Staatsregierung erhalten.

In Vollziehung desselben laden wir

a) die Inhaber der noch im Umlauf befindlichen 25 442 Stück Aktien ein, ihre Aktien zum Zwecke der Abstempelung auf den Nominalbetrag von 300 fl. Oe. W. pro Aktie einer der beiden am Fusse dieser Kundmachung namhaft gemachten Zahlstellen mittelst zweifacher, die Nummern der abzustempelnden Aktien in arithmetischer Ordnung enthaltenden Verzeichnissen vorzulegen. — Das eine Verzeichniss wird — im Falle die Abstempelung nicht sofort vorgenommen werden könnte — dem Aktieninhaber mit der Empfangsbestätigung der betreffenden Zahlstelle über die zur Abstempelung vorgelegten Aktien versehen, ausgehändigt und ist bei Empfangnahme der abgestempelten Aktien wieder zurückzustellen.
b) Weiter laden wir die Inhaber der für die bereits ausgeloosten und mit 210 fl. Oe. W. zurückgezahlten 1 458 Stück Aktien ausgegebenen Genussscheine ein, die nach dem eingangs bezeichneten Generalversammlungsbeschlusse auf die Genussscheine zu leistende Nachzahlung von je 90 fl. Oe. W. gegen Vorlage der Genussscheine mittelst eines die Nummern derselben in arithmetischer Reihenfolge enthaltenden doppelt ausgefertigten Verzeichnisses in Empfang zu nehmen.

Die auf die Genussscheine geleistete Nachzahlung von je 90 fl. Oe. W. wird mittelst Abstempelung auf den Genussscheinen ersichtlich gemacht werden.

Im Falle die Auszahlung des vorbezeichneten Betrages und die Abstempelung der Genussscheine von der Zahlstelle nicht sofort geleistet werden könnte, wird von der letzteren das eine Exemplar des Verzeichnisses mit der Empfangsbestätigung über die erlegten Genussscheine versehen, den Herren Erlegern ausgehändigt und ist bei Empfangnahme des Betrages und der abgestempelten Genussscheine der Zahlstelle wieder zurückzugeben.

Als Abstempelungs- bezw. Zahlstellen werden dienen:

in Teplitz: die Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft;
in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt.

Teplitz, am 24. Dezember 1889.
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

In Gemässheit vorstehender Bekanntmachung erbietet sich unterzeichnete Anstalt zur Besorgung der Abstempelung der Aussig-Teplitzer Eisenbahnaktien, bezl. zur Nachzahlung von 90 fl. Oe. W. auf die Genussscheine, und zugleich zur Besorgung des Deutschen Reichsstempels, welcher mit je 3 ℳ pro Aktie zu verwenden ist, um die Aktien in ihrem erhöhten Kapitalbetrage im Deutschen Reiche umlaufsfähig zu erhalten. Letzterwähnter Stempel ist von den Aktionären zu tragen. (45)

Leipzig, 28. Dezember 1889.
Allgemeine Deutsche Kreditanstalt.

---

4. Verdingungen.

Lieferung von Herzstücken und Radlenkern nebst Zubehör. Die Lieferung von

815	Stück	Herzstücken aus Flussstahl (4 Loose),
1 140	„	Radlenkern aus Flussstahl,
2 850	„	Laschen für Herzstücke aus Flusseisen,
9 660	„	Unterlagsplatten aus Schweiss- oder Flusseisen, 16 380 Stück Schraubenbolzen, sowie 45 500 Stück Klemmplatten, Schraubenunterlagsplättchen und Neigungsplättchen

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 11. Januar 1890, Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1. Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Herzstücken nebst Zubehör“ eingesandt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ für jedes Bedingungsheft — für alle 4 Bedingungshefte 4 ℳ — bezogen werden. — Die im Reichsanzeiger vom 19 März d. J. Nr. 69 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. — Die Zuschlagsfrist läuft am 22. Januar 1890 ab.

Magdeburg, den 24. Dezember 1889. (46)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. Zu vergeben ist die Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien für Schmalspurbahnen, und zwar:

1 671,32 t	=	94 800	m Schienen Prof. 1 b,
41,18 „	=	9 100	Stück äussere Laschen, Prof. I b,
37,13 „	=	9 100	Stück innere dergl.,
14,69 t	=	47 000	Stück Laschenschrauben, Prof. I a/I b,
0,74 „	=	42 000	Stück Federringe, Prof. I a/I b,
243,39 „	=	133 000	Stück Unterlagsplatten Prof. I b Lit. A III,
7,70 „	=	4 500	Stück dergl. Prof. I a/I b, Lit. A I,
74,10 „	=	390 000	Stück Doppelkopfnägel, Prof. I b.

Die Lieferung hat in monatlich nahezu gleichen Theilmengen von Anfang März bis Ende Juli 1890 zu erfolgen.

Die Lieferungsbedingungen mit zugehörigen Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel A, Erdgeschoss) zur Einsicht aus; Abdrücke derselben können daselbst für je 30 ₰ entnommen werden.

Die Angebote sind für jede Materialsorte einzeln zu halten, in ein besonderes Verzeichniss einzutragen und mit der Aufschrift „Angebot auf Oberbaumaterialien“ bis spätestens den 15. Januar k. J., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königl. Generaldirektion postfrei einzusenden, bei welcher sie am 16. Januar, Vorm. 11 Uhr, bez. in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis einschliesslich 12. Februar k. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebots nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 27. Dezember 1889. (47)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

---

5. Offene Stellen.

Gesuch von Maschineningenieuren. Die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung beabsichtigt für den maschinentechnischen Dienst beim technischen Büreau der Generaldirektion, bei den Lokomotivwerkstätten in Aalen und Esslingen und bei der Wagenwerkstätte in Cannstatt mehrere Abtheilungsingenieure zunächst in provisorischer Weise anzustellen.

Die Bewerber müssen eine höhere wissenschaftliche Bildung auf einer technischen Hochschule sich erworben und die höhere Staatsprüfung bestanden haben; ausserdem müssen sie eine längere Beschäftigung im Eisenbahndienst und praktische Erfahrungen nachweisen können.

Nach entsprechender Probezeit bei befriedigender Leistung kann die Anstellung auf Lebenszeit in Aussicht gestellt werden. Die etatsmässigen Gehalte der Abtheilungsingenieure betragen 2 520 bis 3 360 ℳ neben einem Wohnungsgeldzuschuss, welcher in Stuttgart 9 %, in den andern Städten 7 % des Gehalts beträgt.

Bewerber wollen sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse bei der Generaldirektion in Bälde melden.

Stuttgart, den 24. Dezember 1889. (48)
Generaldirektion
der Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 2. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Januar 1890.

Inhalt:

Zur Frage der Sonntagsruhe und Dienstbefreiung des Eisenbahnpersonals.

Die regelmässige geistige oder körperliche Arbeit der Menschen bedarf innerhalb gewisser Zwischenräume einer Zeit der Ruhe, welche ausschliesslich bezweckt, die bei nimmer rastender Thätigkeit leicht erlahmende Spannkraft und Leistungsfähigkeit neu zu beleben. Zu diesem Behufe hat die Natur selbst der Menschheit die Wohlthat des Schlafes gegeben. Dass der Schlaf allein diesem Zwecke aber noch nicht völlig genügt, hat die Erfahrung bereits in uralten Zeiten und seither bis zur Gegenwart unwiderleglich bewiesen. Das Wort des alten Testamentes, dass der Mensch an sechs Tagen arbeiten, am siebenten Tage aber ruhen solle, dürfte vermuthlich einer bereits längst vor der Niederschrift dieses Wortes bekannt gewesenen Lebensphilosophie entstammen. Inzwischen ist es ein Glaubenssatz geworden, welcher fast auf der ganzen Welt, soweit dieselbe der allgemeinen Kulturarbeit erschlossen ist, anerkannt wird und welchem demgemäss die gesammte Organisation der Arbeit und des Lebens angepasst werden muss. Zahlreiche Gesetze und Verordnungen legen davon Zeugniss ab, und jeder, welcher einem geordneten Staats- bezw. Gemeindewesen angehört, wird von denselben mehr oder minder betroffen und muss sich unter Umständen in dieser Hinsicht einen Eingriff in sein Selbstbestimmungsrecht gefallen lassen. Das Christenthum hat diese wichtige Frage mit ganz besonderer Schärfe in Verbindung mit dem religiösen Kultus gebracht; seitdem hat der Begriff der „Sonntagsruhe" eine doppelte Bedeutung gewonnen.

Das Eisenbahnwesen und die Sonntagsruhe — oder auch ganz allgemein die „Ruhe" — sind grundsätzlich Gegensätze, denn das Lebenselement der Eisenbahnen ist „Bewegung". Dieser Thatsache hat sich auch die religiöse Empfindung fügen müssen. Dieselbe hat wohl darauf hinzuwirken vermocht, dass die durch die Eisenbahnen verursachte Unruhe unter gewissen Voraussetzungen beschränkt werden kann, aber den höheren, allgemeinen Zwecken des Verkehrs gegenüber ist sie machtlos geblieben, sogar in England, woselbst der Zwang der Sonntagsruhe von jeher mit einer sonst nirgends gekannten Peinlichkeit und Strenge ausgeübt wird!

Also, das in seiner Gesammtheit wohl mit Recht als ein „perpetuum mobile" zu bezeichnende Eisenbahnwesen hat man seinem natürlichen Lebenselemente überlassen müssen. Dagegen hat es sich als ein Bedürfniss und innerhalb gewisser Grenzen auch als durchführbar erwiesen, dem zahlreichen Personal der Eisenbahnverwaltungen durch wohlüberlegte Diensteintheilungen nicht allein diejenige Ruhezeit zu bewilligen, auf welche dasselbe nach Maassgabe seiner thatsächlichen Leistungen schon im eigensten Interesse der Verwaltungen berechtigten Anspruch erheben dürfte, sondern, darüber hinaus gehend, demselben auch Gelegenheit zu geben, den religiösen Anforderungen in

thunlichstem Umfange zu entsprechen. Der Uneingeweihte wird leicht geneigt sein, die Durchführung dieser Maassregel sehr einfach zu halten; in Wirklichkeit ist sie aber, namentlich mit Rücksicht auf die finanzielle Tragweite und auf die Sicherheit des Betriebes, in vielen Fällen sehr schwer und ein Gegenstand dauernder, ernster Erwägung der betheiligten maassgebenden Kreise. Und wenn schliesslich auch die finanziellen Opfer zu ertragen wären, so müssen die besten Absichten der Verwaltungen doch nicht selten vor gebieterischen Rücksichten auf die Betriebssicherheit zurücktreten. Für jeden Fachmann werden diese Andeutungen verständlich sein; es genügt überdies, auf die bisweilen ganz besonders grossen Ansprüche an die Leistungsfähigkeit des Betriebs- und Bahnbewachungspersonals an Sonn- und Feiertagen hinzuweisen.

Bei der grossen Wichtigkeit der in Rede stehenden Frage ist dieselbe von einem der zahlreichen Kongresse, welche während der diesjährigen Weltausstellung in Paris getagt haben, dem sogenannten „Congrès international du repos hebdomadaire“ unter dem Vorsitze des Senators Léon Say berathen worden. Das Amt des Berichterstatters bezüglich des Eisenbahnwesens hatte der wohlbekannte ehemalige Generaldirektor des Oesterreichischen Eisenbahnwesens Herr von Nördling übernommen. Eine von letzterem dem Kongresse unterbreitete Vorlage enthält, abgesehen von sonstigen Betrachtungen, eine Zusammenstellung der in einzelnen Ländern behufs Regelung der Ruhezeit des Eisenbahnpersonals bestehenden Anordnungen. Insoweit dieselben Deutschland und Oesterreich-Ungarn betreffen, dürften die Leser dieser Zeitung mit den Verhältnissen im allgemeinen wohl vertraut sein; hinsichtlich der nachstehend mitgetheilten Einzelheiten aus anderen Ländern stützen wir uns auf die Angaben Nördling's.

In Belgien wurden zur Zeit der angestellten Untersuchung an Sonn- und Feiertagen von den an Wochentagen verkehrenden 1 358 Güterzügen, welche 51 067 Zugkm zurücklegen, nur 594 Züge — also 44 % — abgelassen, welche 30 785 km — also 60 % — zurücklegen. Abgesehen von den regelmässig ausfallenden 764 Zügen wurden, wenn irgend angängig, noch weitere 232 Züge nur im Bedarfsfalle, im allgemeinen also in der Zeit des erfahrungsmässig alljährlich während zweier Monate eintretenden gesteigerten Verkehrs, abgelassen. Diese grosse Einschränkung des Güterzugbetriebes ist um so bemerkenswerther, als Belgien einen beträchtlichen internationalen Verkehr und Seehäfen ersten Ranges besitzt. Die im Interesse der Sonntagsruhe getroffenen Maassnahmen der Eisenbahnen haben jedoch zu besonderen Klagen keine Veranlassung gegeben, sondern vielmehr offenkundige Anerkennung seitens der gesetzgebenden Körperschaften gefunden. Von 8 466 Stations- und Fahrbeamten der Belgischen Staatsbahnen hatten

802	Beamte . . .	13—21	Ruhetage jährlich
5 389	„ . . .	26	„ „
731	„ . . .	31—43	„ „
1 544	„ . . .	52	„ „

In Frankreich sind die Centralbüreaus der Eisenbahnverwaltungen an Sonntagen zum Theil überhaupt, zum Theil von Mittag ab geschlossen. Ebenso ruht die Arbeit bei den Neubauten und in den grossen Reparaturwerkstätten, wenigstens bei einigen Gesellschaften; anscheinend geschieht letzteres jedoch nicht mehr so regelmässig wie vor etwa 25 Jahren. Die Bahnunterhaltung wird allgemein eingeschränkt; bei einigen Verwaltungen ist das Streckenpersonal jeden zweiten Sonntag, bei anderen nur an zwei halben Sonntagen monatlich dienstfrei. Die Zahl der Personenzüge wird an Sonntagen um bestimmte, regelmässig vorhergesehene und öffentlich bekannt gemachte Weichbildzüge vermehrt; ausserdem werden dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend noch derartige Doppelzüge eingelegt. Der Eilgut- und der gewöhnliche Güterverkehr ruht im allgemeinen nicht; die gewöhnlichen Güterverwaltungen werden jedoch an Sonn- und Feiertagen um Mittag geschlossen, auch werden für die Zeit, während welcher diese Dienststellen feiern Gebühren für die Lagerung der Güter und Wagenmiethe nicht erhoben. Uebrigens haben die angesehensten Handelskammern, beispielsweise von Lyon, Marseille, Lille, Havre, bereits wiederholt den völligen Schluss der Güterverwaltungen an Sonn- und Feiertagen beantragt, weil — abgesehen von sonstigen Umständen — das Rollfuhrwesen für diejenigen Geschäftsleute, welche an solchen Tagen feiern, eine schwere Belästigung sei. Im Jahre 1878 haben von den grossen Eisenbahngesellschaften fünf sich bereit erklärt, ihre Güterverwaltungen am Sonntag um 9 oder 10 Uhr Morgens, je nach der Jahreszeit, zu schliessen; dieses Anerbieten ist aber an dem Widerspruche der sechsten Gesellschaft und an der demselben beipflichtenden Entscheidung des Obersten Rathes für das Verkehrswesen (Conseil supérieur des voies de communication) gescheitert. Zur Zeit sind die gewöhnlichen Güterverwaltungen jährlich nur an dem Nationalfeste (14. Juli) gemäss ministerieller Vorschrift gänzlich geschlossen. Unter den vorliegenden Verhältnissen sind die Ruhetage des Personals etwas knapp bemessen; bei einigen Verwaltungen erhalten die Stationsvorsteher bezw. deren Vertreter 15 bis 20 Tage Urlaub im Jahre, und zwar entweder im Zusammenhange oder in einzelnen Abschnitten, das Stations- und Zugpersonal einen und die Lokomotivführer und Heizer drei freie Tage im Monat.

Noch geringere Ruhezeit als in Frankreich — vielleicht überhaupt die geringste in Europa — wird dem Bahnpersonal der Türkei gewährt. Im übrigen entsprechen die bezüglichen Maassnahmen und Gewohnheiten in Spanien, Portugal, Italien und Russland, in welchen Ländern die ersten Eisenbahnen zum Theil von Frankreich aus beeinflusst, zum Theil sogar durch Französische Ingenieure hergestellt sind, vielfach den in Frankreich eingeführten Anordnungen. Bemerkenswerth ist noch, dass die Güterverwaltungen in Italien weder an Wochen- noch an Sonntagen während derselben Stunden an allen Orten geöffnet und geschlossen werden. In dieser Hinsicht sind letztere nämlich, um das Personal nicht unnöthigerweise im Dienste zu halten, unter Berücksichtigung des thatsächlichen Bedürfnisses in zwei Gruppen getheilt, wobei ausserdem für gewisse grosse Städte noch besondere Anordnungen gelten. In Russland sind die Eilgut- und gewöhnlichen Güterverwaltungen jährlich an 13 Festtagen, darunter 6 dem Herrscherhause gewidmete und 7 religiöse Feiertage, geschlossen.

In der Schweiz bestimmte ein Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872, dass die Eisenbahnbediensteten mindestens jeden dritten Sonntag dienstfrei sein müssten. Die genaue Ausdehnung dieser Vorschrift auf alle Beamtengattungen verursachte jedoch, da dort der Personenverkehr an Sonntagen stärker ist als an Wochentagen, ähnliche Schwierigkeiten, wie sie auch in anderen Ländern unter derartigen Voraussetzungen sich herausgestellt haben. Infolge dessen verständigten die Schweizerischen Eisenbahngesellschaften sich mit ihren Beamten dahin, dass sie den letzteren anstatt die ihnen gesetzlich zustehenden 17 Sonntage eine grössere Anzahl von freien Wochentagen bewilligten. Der anfängliche Widerstand des Bundesraths hiergegen wurde nicht aufrecht erhalten. Das vorerwähnte Gesetz erhielt demgemäss unter dem 29. Januar 1878 eine ergänzende Bestimmung, nach welcher es für statthaft erklärt wurde, mit Genehmigung des Bundesrathes denjenigen Eisenbahnbediensteten, deren Vertretung am Sonntag Schwierigkeiten verursacht oder mit der Betriebssicherheit unvereinbar erscheint, an Stelle eines Sonntages einen freien Wochentag zu bewilligen. Eine gleiche Ausnahme wurde für solche Beamte, welche aus besonderen Gründen einen derartigen Ausgleich selbst wünschen sollten, zugestanden. Da durch diese Neuerung die ursprüngliche gesetzliche Vorschrift jedoch überhaupt hinfällig geworden war, empfahl der Bundesrath im Dezember 1888 den gesetzgebenden Körperschaften einen Gesetzentwurf etwa folgenden Inhalts: Die Bediensteten der Eisenbahnen, einschliesslich der dauernd beschäftigten Arbeiter, müssen mindestens jeden dritten Sonntag dienstfrei sein; durch die dienstfreien Sonntage werden die gewohnheitsmässig im Eisenbahndienst bewilligten freien Wochentage nicht ersetzt; jeder Bedienstete oder Arbeiter der

Eisenbahnen hat Anspruch auf mindestens 14 freie Wochentage im Jahre. Durch den betreffenden Ausschuss des Staatsrathes wurde noch eine verschärfte Fassung dieses Entwurfs vorgeschlagen, wonach jeder Eisenbahnbedienstete Anspruch auf 36 dienstfreie Tage, darunter 18 Sonntage, im Jahre erhalten und die Beförderung gewöhnlicher Güterzüge an Sonntagen überhaupt untersagt werden sollte. Seitens des Chefs des Bundesdepartements für das Post- und Eisenbahnwesen wurde hierzu die Erklärung abgegeben, dass der Verkehr der gewöhnlichen Güterzüge, seitdem die gewöhnlichen Güterverwaltungen der im Jahre 1876 getroffenen Anordnung gemäss an Sonn- und Feiertagen geschlossen blieben, an solchen Tagen bereits sehr eingeschränkt sei; im übrigen habe er grundsätzlich gegen die völlige Einstellung desselben, zum mindesten bezüglich des Binnenverkehrs, nichts einzuwenden, empfehle jedoch, um den Anschauungen des Ausschusses thunlichst zu entsprechen und um zu verhindern, dass im Gegensatze zu denselben ein Missbrauch mit gemischten Zügen getrieben werden könne, etwa folgenden Wortlaut: Der Güterdienst ist am Sonntag auf den Eisenbahnen untersagt; eine Ausnahme ist nur hinsichtlich des Eilgutes und des eilgutmässig zu befördernden Viehes statthaft; der Bundesrath kann anderweitige Ausnahmen genehmigen. Ob die endgültige Entscheidung über diese Vorschläge bereits getroffen ist, haben wir bisher nicht erfahren.

In England entspricht es einem grundsätzlichen alten Herkommen, dass der Zugverkehr von Sonnabend Nacht 12 Uhr ab bis Montag Morgen trotz der grossen Unbequemlichkeiten, welche hierdurch dem Zugpersonal erwachsen, eingestellt werden soll. In Wirklichkeit ruht der Betrieb am Sonntage aber nur gänzlich auf gewissen Bahnstrecken von untergeordneter Bedeutung; im übrigen verkehren mindestens die sogenannten „Parlamentszüge“ in jeder Richtung und auf den Hauptstrecken die dem internationalen Verkehr dienenden Züge regelmässig wie in der Woche. Von den Güterzügen setzen diejenigen, welche am Sonntag Morgen bereits in Bewegung sind, ihre Fahrt entweder bis zu ihrem bestimmungsmässigen Endpunkte oder bis zu einer im voraus festgesetzten anderen Station fort; aber bisweilen werden auch Güterzüge am Sonntag erst abgelassen. Die Gesellschaft für Sonntagsheiligung („Lord's day observance Society“) hat im Jahre 1877 festgestellt, dass am Sonntage in England 30 % der Personenzüge und 12 % der Güterzüge und in Schottland 5 % der Personenzüge und 6 % der Güterzüge im Vergleich zu den Wochentagen verkehrt haben.

Die Güterverwaltungen sind an Sonn- und Feiertagen gänzlich geschlossen. Unter solchen Umständen ist es verhältnissmässig leicht, den grössten Theil des Personales an solchen Tagen dienstfrei zu lassen.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wird die Sonntagsruhe in ähnlicher Weise wie in England berücksichtigt. In die bezüglichen strengen Auffassungen ist freilich eine gewisse Abschwächung einerseits durch den Deutschen Einfluss und andererseits durch die Weiträumigkeit der örtlichen Verhältnisse hineingetragen. Die Bestrebungen auf eine noch weitergehende Einschränkung der Güterzüge an Sonntagen als bisher werden jedoch mit bemerkenswerthem Nachdruck betrieben.

Herr von Nördling ist auf Grund seiner anregenden Untersuchungen zu dem Ergebnisse gelangt, dem internationalen Eisenbahnkongresse die Annahme folgender Vorschläge zu empfehlen:

1. Gänzliche Schliessung der gewöhnlichen Güterverwaltungen an Sonn- und Feiertagen, vorbehaltlich gewisser, durch örtliche Körperschaften (Handelskammern, Generalräthe usw.) geforderter Ausnahmen.
2. Theilweise Schliessung der Eilgutverwaltungen an Sonn- und Feiertagen nach Maassgabe einer besonderen Gruppeneintheilung der Stationen.
3. Einschränkung der Zahl der Güterzüge am Sonntage, vorbehaltlich der Ablassung einer grösseren Zahl derselben bei etwaiger Ueberfüllung der Stationen und insbesondere während der drei oder vier Monate des gesteigerten Verkehrs.

Der Kongress hat etwa folgende Grundsätze beschlossen:

1. An Sonn- und Feiertagen soll der gewöhnliche Güterdienst ruhen mit Ausnahme der Abfertigung von Vieh und gewissen leicht verderblichen Lebensmitteln. Diese Vorschrift ist allmählich einzuführen, insofern ihre gleichzeitige Anordnung bei allen Eisenbahnen und in allen Städten Schwierigkeiten begegnen sollte.
2. An Sonn- und Feiertagen ist die Zahl der gewöhnlichen Güterzüge thunlichst einzuschränken.
3. Die Eilgutverwaltungen sind an Sonn- und Feiertagen nur während bestimmter Stunden nach Maassgabe besonderer Gruppen, in welche die Stationen einzutheilen sind, geöffnet zu halten.
4. Neubau-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiten sind an Sonn- und Feiertagen, mit Ausnahme dringlicher Fälle, einzustellen.
5. Bei den Liefer- und Abfertigungsfristen der gewöhnlichen Güter sind Sonn- und Feiertage nicht in Rechnung zu stellen. Etwaige Ueberfüllungen der Stationen sind durch geeignete Anordnungen zu verhindern.
6. Bei der Festsetzung der Besoldung ist zu berücksichtigen, dass die Beamten nicht wünschen müssen, an Sonn- und Feiertagen zu arbeiten.
7. Die den Sonntagen gleich zu rechnenden Festtage sind durch die Landesregierung festzusetzen.

In Ergänzung dieser Beschlüsse wurde es ferner noch als der Billigkeit entsprechend bezeichnet, dass auch die Angestellten anderer öffentlicher Verkehrsanstalten (Dampfschiffe, Trambahnen, Omnibusse usw.) hinsichtlich ihrer Ruhetage nach ähnlichen Grundsätzen wie die Eisenbahnbeamten zu behandeln seien.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4788 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 4904 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verrechnung der Kosten für bezogene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 4936 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend das Protokoll Nr. 33 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückschau auf das Jahr 1889.

Die Befürchtungen, welche sich durch den unbefriedigenden Ausfall der Ernte der Monarchie an die Entwickelung des Bahnverkehres geknüpft hatten, haben sich glücklicher Weise nicht verwirklicht. Abgesehen davon, dass auch der Getreideverkehr zwischen den einzelnen Ländern des Reiches infolge der verschiedenartigsten Ernteergebnisse in denselben, nämlich durch Zu- und Abfuhr von einem der Länder in das andere ziemliche Nahrung erhielt, fanden die meisten Bahnen einen reichlichen Ersatz in der erhöhten Frequenz der anderen Güter, namentlich jene Bahnunternehmungen, deren Linien die Produktionsstätten von Kohle, Erzen, Rüben und Holz berühren. Dazu kam die Belebung des Personenverkehres durch den Zonentarif in Ungarn. Die Lage der Verkehrsanstalten stellt sich zu Ende des Jahres viel günstiger als es noch vor wenigen Monaten der Fall zu sein schien. Im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres zeigen nämlich die heurigen Ein-

nahmen u. zw. bis zu dem nebenangesetzten Tage der letzten Veröffentlichung des betreffenden Einnahmeausweises folgendes Bild, welches in seiner günstigen Gestaltung durch die rückständigen Einnahmen für die bis zum Jahresschluss noch fehlenden Tage kaum wesentlich alterirt werden dürfte:

Eisenbahnen	vom 1. Januar bis	Einnahmen in Gulden		
		1888	1889	Differenz
Staatsbahn	25/11.	31 992 250	33 918 339	+ 1 926 089
Südbahn	2/12.	36 622 094	38 723 054	+ 2 106 959
Nordbahn	30/11.	24 055 600	25 423 262	+ 1 367 662
Carl Ludwigbahn	30/11.	8 360 427	8 132 591	— 227 836
Nordwestbahn	4/12.	8 166 726	8 190 674	+ 23 948
Elbethalbahn	4/12.	5 248 130	5 426 779	+ 178 649
Dux-Bodenbacher Bahn	21/11.	1 700 328	1 976 470	+ 276 142
Prag-Duxer Bahn	21/11.	2 048 374	2 305 147	+ 256 773
Aussig-Teplitzer Bahn	30/11.	4 625 034	4 627 180	+ 2 146
Böhm. Nordbahn	30/11.	3 501 206	3 605 977	+ 104 771
Böhm. Westbahn	31/10.	2 939 069	2 975 220	+ 36 151
Buschtêhrader Bahn Lit. A	30/11.	2 769 704	2 823 765	+ 54 061
Buschtêhrader Bahn Lit. B	30/11.	3 328 834	3 650 578	+ 321 744
Mohacs-Fünfkirchen	17/11.	884 839	1 091 231	+ 206 392

Mit Ausnahme der Carl Ludwigbahn figuriren alle übrigen Bahnen mit Mehreinnahmen. Bei den Böhmischen Bahnen sind dieselben deshalb am geringsten, weil durch die zeitweiligen Einstellungen und Abkürzungen der Arbeit in den Kohlenwerken die Kohlenproduktion empfindlich zurückgeblieben ist, was sich aber inzwischen entschieden gebessert hat. Die rationelle Tarifpolitik, die intensive Ausnutzung der sich bietenden Konjunkturen, und vor allem durchgreifende Ersparungen auf allen Gebieten, haben bei den meisten Bahnen sehr viel zu dem günstigen Erfolge beigetragen. Diesen Verhältnissen entsprechend zeigt auch die nachstehende Vergleichung der Kurse von Bahnaktien u. zw. Ende 1888 gegenüber dem Weihnachtstermin 1889 eine erfreuliche Erhöhung, welche bis zum 31. Dezember v. J. sich kaum wesentlich ändern dürfte.

Es erhöhten sich im Preise: Böhmische Nordbahn von 192 auf 212 um 20 fl., Böhmische Westbahn von 316 auf 332 um 16 fl., Buschtêhrader A-Aktien von 855 auf 1025 um 170 fl., Buschtêhrader B-Aktien von 314 auf 410 um 96 fl., Dux-Bodenbacher von 422 auf 490 um 68 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 2443 auf 2570 um 127 fl., Lemberg-Czernowitzer von 212½ auf 230 um 17½ fl., Leoben-Vordernberger von 170 auf 305 um 135 fl., Nordwestbahn von 167 auf 187 um 20 fl., Elbethal von 198 auf 214 um 16 fl., Prag-Duxer Stammaktien von 38 auf 70 um 32 fl., Prag-Duxer Prioritätsaktien von 117 auf 141 um 24 fl., Lombarden von 97 auf 128 um 31 fl., Ungarisch-Galizische Bahn von 182 auf 192 um 10 fl., Ungarische Nordostbahn von 173 auf 187 um 14 fl., Ungarische Westbahn von 180 auf 190 um 10 fl. Theils zufolge der abträglichen Verkehrsentwickelung, theils zufolge spezieller Momente waren zwei Transportaktien, welche das Kursblatt verzeichnet, im Laufe dieses Jahres stark rückgängig. Es haben nämlich Carl Ludwigbahn-Aktien (von 205 auf 184) 21 fl. und Staatsbahn-Aktien (von 253 auf 230) 23 fl. verloren.

Die Aussichten für das nächste Jahr eröffnen sich in günstiger Weise: die Politik athmet den Frieden, die wirthschaftliche Lage hat eine bescheidene Aufwärtsbewegung erfahren, die Geldverhältnisse bessern sich, unsere Valuta erstarkt und die sonst den Verkehr beeinträchtigenden Schneemassen decken die Wintersaat und scheinen dafür ein vorzügliches Erntejahr zu versprechen.

Die Unzulässigkeit des Ueberganges von Wagen mit abnormalem Achsdrucke auf normalspurige Lokalbahnen mit schwachem Oberbau

wurde von der K. K. Generalinspektion den Bahnverwaltungen mit der Begrüudung bekannt gegeben, dass die Verwendung solcher, insbesondere zweiachsiger Kohlenwagen, mit abnormaler Tragfähigkeit mit 15 t und bei dem Umstande betriebsgefährlich ist, dass der Achsdruck dieser Wagen im vollbeladenen Zustande (bis 12,5 t) so gross ist, dass dieselben beim Verkehre auf normalspurigen Lokalbahnen deren Schienen im weit grösseren Maassstabe in Anspruch nehmen, als bei der seinerzeitigen Herstellung derartiger Lokalbahnen vorgesehen wurde. Dieses zur Sicherheit des Betriebes nothwendige Verbot ist strenge zu beachten und um so leichter zu kontroliren, als nach § 23 der Eisenbahn-Betriebsordnung und nach § 123, Punkt c und d der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen das Eigengewicht und die Tragfähigkeit jedes Wagens auf demselben angeschrieben sein muss.

Ausweise über den Stand der Fahrbetriebsmittel.

Ueber die Verfassung und Vorlage solcher Ausweise wurde in Nr. 146 Jahrg. 1888 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." eine Verordnung publizirt. Zu deren Ergänzung wurden nun vom K. K. Handelsministerium mehrere Bestimmungen in Nr. 150 v. J. angeordnet, welche noch von den Bahnverwaltungen bei diesen Vorlagen zu berücksichtigen sind.

Einschränkung der Tarifbegünstigungen bezw. der Minimalquantitäten im Güterverkehr.

Die Bahnverwaltungen wurden Ende März 1889 vom K. K Handelsministerium eingeladen, statistische Daten über den thatsächlichen Werth und den praktischen Erfolg der ertheilten Tarifbegünstigungen vorzulegen, um auf Grund derselben zweckentsprechende Vereinfachungen vornehmen zu können. Aus den eingelangten Berichten erhellt, dass die Bahnverwaltungen bereit sind, den diesfälligen Absichten des Handelsministeriums zu entsprechen, indem mehrere Bahnen sogar seit längerer Zeit schon die Ermässigungen gleich im Kartirungswege einräumen und solche, welche einen grösseren Kreis von Verfrachtern interessiren und die für grössere Verkehrsgebiete Geltung haben, allmählich in die Tarife aufnehmen, ferner die geringen Quantitäten thunlichst einschränken, bezw. auch ganz fallen lassen. Die von den grösseren Bahnen in dieser Beziehung bereits getroffenen, oder mit Neujahr einzuführenden Vereinfachungen werden in Nr. 150 des „Verordnungsbl. für Eisenb. u. Schifff." bezüglich jeder einzelnen dieser Bahnunternehmungen detaillirt aufgezählt. Minimalquantitäten werden überhaupt bei den meisten Bahnen nur dann noch festgesetzt, wo es gilt, die Transporte dadurch sicher zu stellen, oder wo sehr namhafte Ermässigungen gewährt werden, welche eben nur im Hinblicke auf die zu erlangenden Güter zugestanden werden können. Die Gewährung von Begünstigungen soll, diesen Berichten zufolge, mehr eingeschränkt werden. Das Handelsministerium hat dieselben mit Befriedigung zur Kenntniss genommen und die Bahnverwaltungen eingeladen, bei der Gewährung von Tarifbegünstigungen auch künftighin im Sinne der erwähnten Anregungen vorzugehen.

Ostgalizische Eisenbahnen.

In den letzten Tagen haben im Handelsministerium Verhandlungen stattgefunden bezüglich der Sicherstellung des Baues der Ostgalizischen Eisenbahnen von Tarnopol über Dzurin nach Zaleszczyki mit Abzweigungen von Jagielnica nach Skala und von Teresin nach Iwanie puste. Zu einem abschliessenden Ergebnisse haben diese Verhandlungen noch nicht geführt, doch ist begründete Aussicht vorhanden, dass die Sicherstellung dieser Bahnen erfolgen werde. Die von den projektirten Bahnlinien durchzogene Landschaft ist von hervorragender Wichtigkeit und liefert starke Zufuhren für die Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn, sowie für die garantirte Linie der Galizischen Carl Ludwigbahn. Es sind die oben angeführten Strecken jene, für welche der Galizische Landtag in seiner letzten Session eine Subvention von 500 000 fl. bewilligt hat. Hauptkonzessionär der Ostgalizischen Eisenbahnen ist Graf Bawarowski.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Civilingenieur Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Roveredo der Südbahn über Sacco nach Ravazzone zum Anschlusse an die projektirte Lokalbahn von Mori über Arco nach Riva auf die Dauer eines Jahres, und der Aktiengesellschaft in Prag für Kalk- und Cementerzeugung die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn über Tetin nach Konepruss und zu den dort befindlichen Kalksteinbrüchen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Kündigung eines Vertrages bezüglich des Triester Hafens.

Die Staatsverwaltung hat die Absicht, das bestehende Uebereinkommen mit der Südbahngesellschaft betreffs der Geleiseanlagen und des Betriebes der Krahne im Triester Hafen mit dem 1. Januar d. J. zu kündigen, so dass dieser Betrieb nach Ablauf der Kündigungsfrist, mithin am 1. Januar 1891, von der Generaldirektion der Staatsbahnen übernommen werden würde. Die Südbahngesellschaft hat seinerzeit diese Anlagen für den Staat hergestellt und auf Grund eines Uebereinkommens den Betrieb gegen eine entsprechende Vergütung übernommen.

Der Dualismus bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Antwort dieser Gesellschaft auf den, in Nr. 97 S. 966 vor. Jahrg. d. Ztg. bereits mitgetheilten Erlass des Königlich

Ungarischen Handelsministers Baross wurde im Handelsministerium überreicht. Dieselbe erwidert im wesentlichen folgendes auf die bekannten Einwendungen des Ministers: Was zunächst jene Bemängelungen der vorjährigen Bilanz betrifft, welche vom Oesterreichischen Handelsminister ausgegangen sind und denen sich der Ungarische Handelsminister nachträglich angeschlossen hat, so wird darauf verwiesen, dass die bezüglichen von der Gesellschaft dem Oesterreichischen Handelsamte unterbreiteten Aufklärungen von demselben genehmigend zur Kenntniss genommen worden sind, womit die Sache als erledigt angesehen wurde. Hinsichtlich der Nöthigung zur Zweitheilung des Bahnkörpers und des Wagenparkes wird bemerkt, dass dieselbe von der Gesellschaft schon seit längerer Zeit durchgeführt sei, dass die betreffenden Vorlagen den beiderseitigen Regierungen unterbreitet seien und dass daher die Beendigung dieser Angelegenheit nicht von der Gesellschaft, sondern von den diesbezüglich zwischen den beiden Regierungen geführten Verhandlungen abhängig sei. Hinsichtlich der Bemängelung, dass dem Direktorium in tarifarischen Fragen eine zu grosse Selbstständigkeit eingeräumt werde, statt dass der Verwaltungsrath die Tarife bestimme, wird des Näheren ausgeführt, dass der Verwaltungsrath alljährlich die Maximal- und die Minimalgrenze der Tarife feststelle, innerhalb derselben aber aus geschäftlichen Rücksichten dem Direktorium eine gewisse Marge eingeräumt habe, ohne welche eine geschäftsmännische Leitung des Tarifwesens und Verkehrs mit Rücksicht auf die stetig und rasch wechselnden Bedürfnisse der Handelswelt gar nicht denkbar sei. Dem Vorwurfe des Ministers, dass der Vereinigte Verwaltungsrath zu selten Sitzungen halte, wird mit der Betonung der Thatsache begegnet, dass die gesellschaftlichen Statuten hinsichtlich der Zeit und der Zahl der Sitzungen des Vereinigten Verwaltungsrathes keinerlei Bestimmung enthalten, dass aber der letztere, so oft die Interessen der Gesellschaft dies erheischten, zusammengetreten und dass niemals ein solches Interesse aus diesem Grunde verletzt worden sei. Mit Rücksicht auf die Zusammensetzung des Vereinigten Verwaltungsrathes aus Personen, die in Wien, Pest und Paris ansässig sind, habe derselbe sogar sehr häufig Sitzungen gehalten und werde dies gewiss auch in Zukunft thun. Gleich dem Ministerialerlasse beschäftigt sich die Antwort auch am eingehendsten mit den Bemängelungen der gegenwärtigen Organisation. In zwei Punkten acceptirt die Verwaltung den Standpunkt des Ministers, indem erklärt wird, dass die gemeinsame Baudirektion noch im Laufe des Jahres 1890 aufgelöst und die bisherigen Agenden derselben den technischen Abtheilungen der Direktorien in Wien und Pest zugewiesen werden. Ebenso wird noch im Laufe des Jahres 1890 die gemeinsame Werkstättendirektion aufgelöst und der bisherige Unterchef beim Pester Direktorium mit der selbständigen Leitung des Werkstättendienstes für das Ungarische Netz betraut werden. Dadurch entfalle auch die Nothwendigkeit, dass der gegenwärtige gemeinsame Leiter der Werkstätten den Sitzungen des Ungarischen Direktoriums anwohne. Es wird jedoch gleichzeitig betont, dass es im Interesse der Connexität der obersten Leitung der gesellschaftlichen Netze denn doch nothwendig sei, eine ständige Verbindung zwischen beiden Direktorien herzustellen. Um aber selbst den rigorosesten Anforderungen der vom Minister betonten Reziprozität zu genügen, wird die Verfügung getroffen werden, dass je ein Mitglied des Wiener Direktoriums den Sitzungen des Pester und umgekehrt je ein Mitglied des Pester Direktoriums den Sitzungen des Wiener Direktoriums mit berathender Stimme anwohne. Ablehnend dagegen verhält sich der Verwaltungsrath gegenüber der Forderung des Ministers auf Zweitheilung der Domänenverwaltung bezw. auf Errichtung einer besonderen Direktion der Ungarischen Domänen mit dem Sitze in Pest. Abgesehen von einigen stilistischen Abweichungen im Französischen und Ungarischen Texte des mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Vertrages, von denen der Französische Text zu Gunsten des Standpunktes des Verwaltungsrathes spricht, wird hervorgehoben, dass die Domänen keinen integrirenden Bestandtheil des Eisenbahnkörpers bilden, der staatlichen Oberaufsicht nicht in dem Maasse wie die Eisenbahn unterstehen und mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Gesellschaft vortheilhaft nur gemeinsam verwaltet werden können. Die Errichtung einer besonderen Direktion in Ungarn wäre mit namhaften Kosten verbunden und wäre sachlich ohne Zweck. Das Ministerium wird schliesslich gebeten, vom letzteren Verlangen abzusehen.

Organisationsänderung in der Centralleitung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verschiedene Wahrnehmungen, welche der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit längerer Zeit in Bezug auf die Ausführung des gesellschaftlichen Dienstes gemacht hat, veranlassten denselben, die zu Anfang des Jahres 1886 eingeführte Organisation der Direktion einer Abänderung in dem Sinne zu unterziehen, dass die Leitung aller der Direktion obliegenden Geschäfte einem Generaldirektor übertragen werde. In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes, in welcher die Grundzüge der neuen Organisation festgestellt wurden, ist gleichzeitig der bisherige Vorsitzende der Direktion, Hofrath Richard Jeitteles, zum Generaldirektor ernannt worden. Derselbe wurde beauftragt, alle zur Durchführung jener Grundzüge nöthigen Vorschläge und Detailbestimmungen unverzüglich auszuarbeiten und dem Verwaltungsrathe vorzulegen, damit die neue Organisation möglichst bald vollständig in Kraft treten könne. Bis dahin bleiben die bisher gültigen Vorschriften über die Geschäftsführung innerhalb der Direktion aufrecht, jedoch mit Einschränkungen, welche sich aus den dem Generaldirektor ertheilten allgemeinen Vollmachten ergeben. Damit ist die ursprüngliche Zwei- und gegenwärtige Fünftheilung der Direktion abgeändert und dafür die einheitliche Centralleitung durch einen Generaldirektor wie bei den übrigen Bahnen eingeführt worden. In derselben Sitzung gelangte das Gesuch des Direktors für den Verkehr und kommerziellen Betrieb, Regierungsraths Benedikt Ronsperger, zur Vorlage, worin derselbe mit Rücksicht auf seinen geschwächten Gesundheitszustand seine Dienstesresignation eingebracht hat. Der Verwaltungsrath hat dieselbe mit grossem Bedauern und unter voller Anerkennung der vom Regierungsrath Ronsperger geleisteten vorzüglichen Dienste angenommen.

Die Schneefälle und Schneeverwehungen.

Die grossen Schneefälle der letzten Zeit sind begreiflicherweise nicht ohne Rückwirkung auf den Verkehr der Bahnen geblieben. Darunter haben besonders die in Gebirgsgegenden gelegenen Bahnen sehr gelitten, und dieselben müssen mit Anspannung aller ihrer Kräfte und mit grossen Kosten die Schneemassen soweit beseitigen, als es die Erfordernisse des ungehinderten Verkehrs nothwendig machen. Diese Kosten dürften bei der Südbahn allein schon bisher mehr als eine Viertel Million Gulden betragen. Bisher wurde jedoch der Zugverkehr in keiner nennenswerthen Weise unterbrochen.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.*)

Jahresabonnements-Billets. Um weniger bemittelten Abonnenten, namentlich Arbeitern, die Benutzung bezw. Bezahlung von Jahresabonnements-Billets zu erleichtern, wird die Bezahlung der Taxe für Jahresabonnements-Billets III. Klasse auch in vierteljährlichen Raten gestattet, und zwar wie folgt:

Der Abonnent löst zunächst ein Vierteljahrsbillet und bezahlt dafür die tarifmässige Taxe (50% der Taxe für 90 Hin- und Rückfahrt-Billets). Nach 3 Monaten löst er ein zweites Vierteljahrsbillet, bezahlt aber nur noch den Unterschied zwischen einem Halbjahrsbillet (40% der Taxe für 180 Retourbillets) und dem für das erste Quartalbillet bezahlten Betrage nebst 1 Frcs. Ausfertigungsgebühr.

Für das dritte Vierteljahrsbillet bezahlt er die Taxe eines Jahresabonnements (25% der Taxe von 360 Retourbillets), unter Abzug der schon früher (für das erste und das zweite Quartalbillet) bezahlten Beträge.

Für das vierte Vierteljahrsbillet bezahlt er nur noch 3 Frcs. Ausfertigungsgebühren.

Beispiel. Angenommen, das gewöhnliche Hin- und Rückfahrt-Billet koste 7 Frcs., so bezahlt der Abonnent:

für das

1. Quartal 50% von 90 Frcs.		45 Frcs.
2. „ 40% „ 180 „ = 72 Frcs.		
abzügl. bezahlter . . 45 „		27 „
ferner für Ausfertigung . . .		1 „
3. Quartal 25% von 360 Frcs. = 90 Frcs.		
abzügl. bezahlter . . 73 „		17 „
4. Quartal Ausfertigungsgebühren . .		3 „
Total für Jahr . . .		93 Frcs.

Somit 3 Frcs. mehr als die Taxe des Jahresabonnements.

---

*) Berichtigung. In Nr. 100 des Jahrg. 1889 S. 1002 unter Schweizerische Centralbahn haben sich infolge undeutlichen Manuskripts mehrere sinnentstellende Druckfehler eingeschlichen, welche wie folgt berichtigt werden:

Absatz 1 Zeile 6: Barrièresicherheit muss heissen Betriebssicherheit;

Absatz 1 Zeile 7: Centralnetz muss heissen Centralbahnnetz;

Absatz 1 Zeile 10: Bahnhofverwaltung muss heissen Bahnhoferweiterung;

Absatz 1 Zeile 18: Societäre muss heissen Lokomotiven;

Absatz 3 Zeile 3: Langenthal-Guttwilbahn muss heissen Langenthal-Huttwilbahn. Die Red.

Diese Erleichterung ist auch dann gestattet, wenn bei Lösung des ersten Vierteljahrsbillets die Absicht, auf ein Jahr zu abonniren, nicht ausgesprochen worden ist.

Erhöhung des Tagelohnes für Sonntagsdienst. Um den Tagelohnarbeitern, welche infolge der schon zu Anfang des Jahres 1889 von der Verwaltung beschlossenen Einführung der obligatorischen Freisonntage (1/3 aller Sonntage) etwas mehr dienstfreie Tage erhalten haben, als sie früher hatten, für den dadurch entstehenden Minderverdienst einen Ersatz zu gewähren, ist angeordnet worden, dass allen im Tagelohn stehenden Arbeitern für den wirklich geleisteten Sonntagsdienst der ordentliche Tagelohn um ein Drittheil erhöht werden soll. Beträgt z. B. der ordentliche Tagelohn 3,30 Frcs., so wird er am Sonntag auf 4,40 Frcs. erhöht.

Jura-Simplon-Eisenbahn.

Die beiden Gesellschaften der Jura-Bern-Luzern- und der Schweizerischen Westbahn haben sich in der Generalversammlung am 27. Dezember v. J. unter der neuen Firma Jura-Simplonbahn vereinigt. Vertreten waren 316 Aktionäre mit 100 301 Stimmen. Dem Verwaltungsrathe sind von dem Bankkonsortium der Darmstädter Bank, der internationalen Bank und der Banque cantonale Vaudoise zu Lausanne zwei feste Angebote unterbreitet worden, das erste zur Umwandlung der Westbahn-Prioritätsaktien, das zweite zur Uebernahme der auszugebenden Stammaktien behufs Ankaufs der Bern-Luzernbahn. Beide Angebote sind vom Verwaltungsrathe einstimmig angenommen worden.

Den Besitzern der Prioritätsaktien der Schweizerischen Westbahn wird angekündigt, dass ihnen innerhalb einer noch festzusetzenden Frist angeboten werden wird, ihre Stücke gegen Prioritätsaktien der neuen Gesellschaft umzutauschen. Da ihnen auf Grund des getroffenen Abkommens aber auch freigestellt werden muss, die baare Rückzahlung ihrer Titres mit 600 Frcs. für das Stück zu verlangen, so werden sämmtliche Prioritätsaktien der Schweizerischen Westbahn zum 30. April zur Rückzahlung gekündigt. Nach der betreffenden Veröffentlichung werden für jede Prioritätsaktie alsdann 600 Frcs. Kapital, 25 Frcs. Dividende für 1889 und 8,35 Frcs. für 5 % Zinsen vom 1. Januar bis 30. April 1890, zusammen also 633,35 Frcs. gezahlt. Eine den Umtausch der Prioritätsaktien betreffende weitere Bekanntmachung wird für später in Aussicht gestellt.

Orientverkehr.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat im November v. J. die Verwaltungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Orientalischen Eisenbahnverbandes auf den 6. Dezember v. J. zu einer Konferenz nach Wien einberufen und hierzu auch die am Oesterreichisch-Ungarisch-Serbischen Verbandsverkehr betheiligten Bahnen behufs Beitritt zu den direkten Tarifen mit dem Orient eingeladen. Zweck dieser Konferenz war die Regelung der bezüglich der Organisation des Orientverkehrs noch offenen Fragen, speziell die definitive Beschlussfassung über die einzuführenden direkten Gütertarife, das Betriebsreglement, Transportübereinkommen usw., welche bereits in früheren Konferenzen eingehend berathen und grösstentheils angenommen worden waren.

Im Anschlusse an diese Konferenz sollte dann am 16. Dezember v. J. in Budapest eine Generalversammlung mit den Nord- und Süddeutschen Bahnen zu dem Zwecke stattfinden, einen direkten Verkehr zwischen Deutschland einerseits und den Balkanländern andererseits zu etabliren.

Dieses Programm konnte vorerst nicht zur Ausführung gelangen, weil zur Konferenz in Wien von den bisher an den Verhandlungen betheiligten Verwaltungen nur die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, die Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die Orientalischen Eisenbahnen Delegirte entsendet hatten. Die Königlich Serbischen Staatsbahnen hatten in letzter Stunde dagegen Einsprache erhoben, dass neue Verwaltungen zu den Verhandlungen zugelassen werden, insolange nicht alle den Orientverkehr betreffenden Angelegenheiten durch den Verband à quatre geregelt seien, während die Fürstlich Bulgarischen Bahnen erst nachträglich mittheilten, dass sie diese Konferenzen überhaupt nicht zu beschicken in der Lage seien.

Infolge dessen musste die Konferenz in Wien aufgelöst und die für den 16. Dezember v. J. anberaumte Generalkonferenz in Budapest auf unbestimmte Zeit vertagt werden. Dagegen wurde beschlossen, eine Separatkonferenz im Sinne des Serbischen Vorschlages abzuhalten, welche auch vom 12. bis 20. Dezember v. J. in Budapest stattgefunden hat. An derselben waren ausser den obengenannten drei Verwaltungen auch die Königlich Serbischen Staatsbahnen vertreten; die Bulgarischen Bahnen hatten der Abhaltung der Konferenz ohne ihre Mitwirkung zugestimmt.

Die von dieser Konferenz gefassten Beschlüsse resümiren sich dahin, dass dieselbe sämmtliche im Orientverkehr anzuwendenden Reglemente, Tarifbestimmungen, Güterklassifikation usw. endgültig festgestellt und angenommen, sowie insbesondere sich über die Tarifsätze für den Transport von Gütern, Pferden, Vieh und Equipagen geeinigt hat.

Die einzuführenden Tarife umfassen die regulären Klassen für Eil- und Frachtgut in Theilsendungen und in Wagenladungen; ferner wurden Ausnahmetarife vereinbart für Sammelgüter in Wagenladungen und für alle wichtigeren Exportartikel der vier Länder im Nachbar- und Transitverkehr. Mit Rücksicht auf die bisherige abwartende Haltung der Bulgarischen Bahnverwaltung in den Tariffragen hat die Konferenz beschlossen, einstweilen im Verkehr mit der Linie Zaribrod-Konstantinopel nur den regulären Konventionstarif einzuführen, wogegen im Verkehr mit der Saloniker Route sämmtliche Normal- und Ausnahmetarife demnächst definitiv in Kraft treten sollen.

Sobald seitens der Bulgarischen Bahnen die Zustimmung zu den von der Konferenz festgesetzten Tarifen erfolgt sein wird, werden auch nach der Konstantinopeler Route sämmtliche Spezialtarife zur Einführung gelangen. Es ist daher nur zu wünschen, dass diese Zustimmung baldigst erfolge, damit die seit mehr als einem Jahre schwebenden Verhandlungen zum Abschlusse kommen und die allseitig mit Ungeduld erwartete Eröffnung des direkten Güterverkehrs mit dem Orient endlich stattfinden kann.

Aus Russland.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die am 20. Dezember v. J. abgehaltene Generalversammlung hat mit 693 gegen 61 Stimmen beschlossen, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, mit der Regierung ein Abkommen dahin zu treffen, dass vom Jahre 1890 ab nach den statutenmässigen Abschreibungen und nach Auszahlung von 6 R. Dividende mindestens die Hälfte des Ueberschusses den Aktionären ausgezahlt werde. An diesen Beschluss wurde jedoch die Bedingung geknüpft, dass das Abkommen weder den Konzessionsakt noch die Statuten beeinträchtigen dürfe; auch soll der Beschluss nur als zeitweilig angenommen gelten. Ferner wurde mit 628 gegen 69 Stimmen beschlossen, dass, wenn das gedachte Abkommen angenommen werde, die diesjährige Dividende mit 9 R. für die Aktien und mit 6 R. für die Genussscheine festgesetzt, der Rest des Reingewinnes aber dem ausserordentlichen Tilgungsfonds überwiesen werde.

Gewährung von Darlehen.

Die Abtheilung für das Eisenbahnwesen hat, nachdem festgestellt war, dass die Verwaltung einer der Eisenbahngesellschaften aus Mitteln der Gesellschaftskasse der Verwaltung einer anderen Eisenbahn ein Darlehn gegen Wechsel ertheilt habe, allen Eisenbahngesellschaften, welche der Krone gegenüber Schulden haben, einzuschärfen, dass derartiges nicht zulässig sei. Die Regierungsdirektoren und -Inspektoren haben jeden derartigen Fall behufs Heranziehung der Schuldigen zur Zahlung der auf diese Weise verliehenen Summen sofort anzuzeigen.

Aus Südamerika.

Bolivia.

Mehr als die Hälfte der in Bolivia eingeführten Waaren stammt aus Deutschland, nächst Deutschland kommt Frankreich; die Einfuhr hatte 1870 einen Werth von 5 079 840 ₰, 1875 einen solchen von 5 750 000 ₰; in den Jahren 1876—1883 betrug dieselbe durchschnittlich noch nicht den zehnten Theil hiervon; nach Beendigung des Krieges belief sie sich 1884 wieder auf 6 820 000 ₰ und wird für die ersten 9 Monate des Jahres 1889 auf 6 150 000 ₰ angegeben.

Die Ausfuhr besteht im wesentlichen aus Edelmetallen, Salpeter, Baumwolle, sowie Baumwollen- und Alpagageweben; dieselbe hatte 1870 einen Werth von 7 561 825 ₰, 1875 einen solchen von 5 000 000 ₰ und sank ebenfalls in der Kriegszeit durchschnittlich noch unter 2 000 000 ₰ jährlich; 1884 betrug der Werth wieder 9 745 000 ₰ und für die ersten 9 Monate 1889 bereits 10 463 000 ₰.

Die Wege, die der Verkehr Bolivias nimmt, gehen nach allen Richtungen strahlenförmig auseinander, sowohl nach der Küste des Stillen Ozeans durch Chile und Peru, als auch nach dem Atlantischen Ozean durch Argentinien und Brasilien. Der grösste Theil der von der Haupthandelsstadt la Paz ausgehenden Waaren wird auf dem Titicacasee durch regelmässig verkehrende Dampfer nach Puno geschafft und von dort mit der Eisenbahn über Arequipa nach dem Hafen Mollendo befördert. Näher an

la Paz liegt allerdings der Hafen Arica, doch steht hier nur die 40 Meilen lange Bahn nach Tacna zur Verfügung, während noch ein 240 Meilen langer Landweg oder richtiger Bergweg zwischen Tacna und la Paz zurückzulegen bleibt. Eine neue und bequemere Verbindung mit dem Stillen Ozean wird die im Bau begriffene Eisenbahn von dem Hafen Antofagasta in Chile nach Huanchaca mit späterer Fortsetzung nach Oruro bieten (vgl. Nr. 14 S. 142 Jahrg. 1889 d. Ztg.). Der Verkehr des südlichen Theiles von Bolivia wendet sich mit Vorliebe den nicht fernen Ausläufern des Argentinischen Eisenbahnnetzes zu; auch plant man in Argentinien die Einrichtung einer regelmässigen Dampferverbindung auf dem Pilcomajo, dem noch weit in Bolivia hereinragenden schiffbaren Nebenflusse des Paraguay. Schliesslich ist unter dem Namen „Nationale Bolivianische Schifffahrts-Gesellschaft" ein Unternehmen ins Leben getreten, welches den Amazonenstrom seinen Nebenfluss Madeira und dessen ganz Bolivia durchziehenden Quellfluss Mamore für den Verkehr Bolivias mit dem Atlantischen Ozean ausnutzt.

Venezuela.

Die am 1. April 1888 eröffnete 55 km lange Eisenbahn von Puerto Cabello nach Valenzia erzielte in dem nur neun Monate umfassenden Betriebsjahr 1888 eine Einnahme von 36 486 £, von der 27 867 £ auf den Güterverkehr und 8 132 £ auf den Personenverkehr entfielen; nach Abzug der Betriebsausgabe von 20 964 £ verblieb ein Reinertrag von 15 521 £. Da der von der Regierung gewährleistete Zinsbetrag für den genannten Zeitraum 43 050 £ beträgt, so musste dieselbe einen Zuschuss von 27 468 £ leisten. Doch erwartet man, dass sich dieser Zuschuss bereits für das zweite Betriebsjahr bedeutend verringern wird, da die Betriebseinnahmen für die ersten 8 Monate des Jahres 1889 bereits die Höhe von 39 886 £ erreicht haben. Kr.

Eisenbahnen in China.

Zu der Vertagung des Eisenbahnbaues in China äussert der „Ostasiat. Lloyd" sich folgendermaassen: Es dürfte sicherlich schwer halten, ein schlagenderes Beispiel für die wankelmüthige Politik, welche die Centralregierung zu Peking in allen Neuerungen verfolgt, anzuführen, als die seit längerer Zeit schwebende Frage der Erbauung von ausgedehnten Eisenbahnen im Lande. Niemand — wenigstens kein Ausländer im Lande — zweifelte daran, dass der Bau von umfangreichen Eisenbahnen in China endgültig beschlossen sei und dass sich China ernsthaft anschicke, in den Kreis der civilisirten Nationen der Erde aufgenommen zu werden. Und nun kommt wie ein Blitzstrahl aus heiterer Luft die Nachricht aus Peking, dass der Bau der genehmigten Bahn von Peking nach Hankau auf unbestimmte Zeit aufgeschoben worden ist. Als Grund für das Einschlagen dieser Wetterhahnpolitik wird in erster Linie der jüngste Brand des Himmelstempels angegeben, doch dieses ist offenbar nur ein Vorwand — der Hauptgrund, oder richtiger gesagt, der einzige Stein des Anstosses ist die Frage: woher das Geld nehmen? Man wird sich erinnern, dass bereits der Generalgouverneur von Canton, Tschang Tschi-tung, in seiner Denkschrift über Eisenbahnen in China die Ansicht ausgesprochen hat, dass das Reich sich nur einheimischen Kapitals zur Ausführung eines solchen Unternehmens bedienen sollte, und verschiedene Denkschriften sind seither an den Thron gerichtet worden, darunter eine, die von einem einflussreichen Beamten namens Hwang Ti-fang herrührt, dass man auf keinen Fall fremde Anleihen behufs genannten Zweckes machen dürfe. Dies ist natürlich gleichbedeutend mit einer Vertagung des Eisenbahnbau-Projektes auf viele Jahre, denn, wie allgemein bekannt, ist die Kaiserliche Schatzkammer vollständig erschöpft, und wennschon sich viel Geld in China befindet, „so darf man doch nicht annehmen," — um die Worte anzuführen, welche die Verfasser des Berichtes, welchen die Admiralität zu Peking in Bezug auf Tschang Tschi-tung's Denkschrift über Eisenbahnen auf Kaiserliche Verordnung an den Thron eingesandt hat —, „dass die Chinesischen Kaufleute ihr Geld anlegen werden, ehe sie sehen, dass etwas zur Sache gethan worden ist." Nun bemerkte derselbe Bericht, dass 10 Millionen Taëls (1 Taël = 4,82 ℳ) durchaus nöthig wären, um einen befriedigenden Anfang mit dem Bau der fraglichen Bahn zu machen. Selbst eine Anleihe von dieser Höhe dürfte nicht gemacht werden, und wie verlautet, soll Prinz Tschun (Vater des Kaisers) an der Spitze der Gegenpartei stehen, die jetzt erklärt, dass China, ehe es hohe Zinsen für die zu machende Anleihe zahle, warten könne, bis man aus den eigenen Mitteln das nöthige Geld zusammengebracht hätte. Dies könnte in der Weise ausgeführt werden, dass man den Generalgouverneuren und Gouverneuren auftrage, in jeder Provinz einen „Eisenbahnfonds" zu errichten: man müsste eine gewisse Summe alljährlich aus der Provinzial-Schatzkammer für diesen Fonds bei Seite legen, deren Höhe von dem Reichthum jeder Provinz abhinge, und sobald die nöthigen Gelder aufgetrieben wären, könne China ohne fremde Hilfe zum Bau von Eisenbahnen schreiten. — Zu den hohen Persönlichkeiten, welche obige Ansicht unterstützen, gehört auch Tschang Tschi-tung, der, als er seine Denkschrift über Eisenbahnen an den Thron sandte, es sich nicht träumen liess, dass der projektirte Bau der Eisenbahn seine Versetzung von Canton nach Wutschang zur Folge haben werde. Es ist überhaupt kein Geheimniss, dass er, seitdem seine Ernennung zum neuen Posten erfolgt ist, auf welchen ihm ja der Bau einer grossen Abtheilung der Hankau-Pekingbahn obliegt, alles mögliche versucht hat, um die Ernennung als Generalgouverneur der zwei Huprovinzen rückgängig zu machen. — Der Bau von Eisenbahnen ist somit zur Zeit bei Seite gesetzt worden, doch auf wie lange, ist ganz unmöglich zu sagen, zumal da man in einem Lande wie China, welches mittelst einer Wetterhahnpolitik regiert wird, nie voraussehen kann, was der morgige Tag bringen wird.

Wir glauben den vorstehenden Ausführungen des „Ostasiat. Lloyd" hinzufügen zu sollen, dass wir die Hoffnung auf eine baldige Wiederaufnahme der Chinesischen Eisenbahnfrage bisher noch nicht verloren haben. Von der Einsicht der maassgebenden Kreise muss erwartet werden, dass dieselben sich der Einführung einer nachgerade zur zwingenden Nothwendigkeit gewordenen Neuerung nicht dauernd widersetzen können. Das gewaltige Chinesische Reich bedarf einer Neubefruchtung auf dem Gebiete der Civilisation, wie sie zur Zeit nur durch die Eisenbahnen ermöglicht und vermittelt werden kann; auch die Rücksichtnahme auf die politische Selbständigkeit und Widerstandsfähigkeit des Landes erheischt dieselben. Den Chinesischen Staatsmännern sind diese Thatsachen sicher nicht unbekannt; anscheinend sind in dieser Angelegenheit aber Kräfte wirksam, welche ein Interesse daran haben im Verborgenen zu arbeiten.

Urtheile des Reichsgerichts.

Anspruch eines bei dem Betriebe einer Eisenbahn verunglückten Beamten auf Entschädigung für den Verlust von Einnahmen aus Nebenbeschäftigungen.

Kl. ist in dem Betriebe der Ostbahn körperlich verletzt worden und hat wider den Preussischen Staatsfiskus Klage auf Schadensersatz erhoben. Kl. stand im Dienste der Eisenbahn. Ausser einer Rente für den ihm entgehenden Gehalt fordert er unter der Behauptung:

dass er in seiner dienstfreien Zeit seit 1878 bis zum Unfalle täglich einige Stunden gegen 90 ℳ Monatsgehalt und 80 ℳ Weihnachtsgratifikation auf dem Büreau von Rechtsanwälten beschäftigt gewesen sei,

Vergütung dieses Einnahmeausfalls.

Die erstinstanzliche Entscheidung vom 8. Juni 1888 verurtheilte den Beklagten nur zu Ersatzleistungen für das dem Kläger entgehende Diensteinkommen und die ihm erwachsenden Heilungskosten, wies dagegen den Anspruch auf Ersatz des Nebenverdienstes ab. Der Beklagte berief sich in der Berufungsinstanz auf die „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienst" vom 15. Januar 1876, deren § 13 im vierten Absatze lautet: „Nebengeschäfte dürfen ohne besondere schriftliche Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion bezw. des Betriebsamts nicht übernommen werden", und im siebenten Absatze: „Eine in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ertheilte Genehmigung ist stets widerruflich, selbst dann, wenn der Widerruf nicht ausdrücklich vorbehalten ist und kann ein Anspruch auf Entschädigung wegen Verlusts der Nebeneinnahme nicht erhoben werden."

Der Kläger legte eine Verfügung des Eisenbahn-Betriebsamts Berlin vom 17. Mai 1884 vor, durch welche die ihm ertheilte Genehmigung zur Uebernahme einer Nebenbeschäftigung bei Rechtsanwälten einstweilen zurückgezogen wurde. Der Beklagte erkannte die Verfügung an.

Das Kammergericht zu Berlin hat mit Urtheil vom 24. Mai 1889 den Beklagten für schuldig erklärt, dem Kläger ausser den ihm im ersten Urtheile zugesprochenen Beträgen noch sofort 3 780 ℳ nebst 5% Zinsen seit dem 1. Oktober 1887, sowie eine von da ab laufende monatliche Rente von 90 ℳ zu zahlen. Die Gründe führen aus: Dass der Kläger bis zu dem Unfalle eine Nebenbeschäftigung in dem Büreau von Rechtsanwälten gegen ein fest vereinbartes Entgelt gehabt hat und dieselbe infolge seines durch den Unfall herbeigeführten Krankheitszustandes aufgeben musste, sei unstreitig. Für diesen Verlust könne er nach § 3 Nr. 2 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 Ersatz verlangen, insofern die Einnahme erlaubt und so sicher war, dass er sie auch für die Zukunft mit Zuversicht erwarten durfte. Beide Voraussetzungen träfen zu. Der Hinweis des Beklagten auf die für Staatseisenbahn-Beamte erlassene Dienstinstruktion erscheine ohne Bedeutung. Hier sei die schriftliche Genehmigung ertheilt gewesen; was nur geschehen konnte, nachdem die Dienstbehörde pflichtmässig geprüft hatte, dass die Nebenbeschäftigung des Klägers dem Interesse des Dienstes

nicht widerstreite. Ferner sei davon auszugehen, dass die Zurücknahme der Genehmigung nicht willkürlich, sondern nur auf Grund jenes pflichtmässigen Ermessens erfolgt. Der Beklagte behaupte nicht, dass von diesen Gesichtspunkten aus eine Veranlassung vorgelegen, von dem Rechte des Widerrufes Gebrauch zu machen. Die Annahme, dass die Einnahme in der That sicher war, werde auch nicht durch die dem Kläger am 17. Mai 1884 geschehene Eröffnung beseitigt. Denn diese Erklärung sei erst, nachdem dem Kläger bereits der Entschädigungsanspruch erwachsen war, abgegeben worden und auch nur mit dem ausdrücklich angegebenen Motive, dass der leidende Zustand des Klägers die Anordnung gebiete. Erwiesenermaassen habe der Kläger von dem Rechtsanwalte eine monatliche Entschädigung von 90 ℳ erhalten. Dieser Betrag sei ihm daher zuzusprechen.

Der Beklagte hat gegen das Berufungsurtheil Revision eingelegt mit dem Antrage: dasselbe aufzuheben und nach seinem Berufungsantrage zu erkennen. Dazu stellte er vor:

Die Genehmigung zur Nebenbeschäftigung konnte, auch wenn sie ertheilt war, doch jederzeit widerrufen werden. Darum sei die Einnahme aus der Nebenbeschäftigung nicht für sicher zu achten. Die Dienstbehörde war nicht verpflichtet, einen sachlichen Grund für die Zurücknahme der Erlaubniss anzuführen. Das ergebe der klare Wortlaut des § 13 der „Gemeinsamen Bestimmungen". Zudem habe der Kläger kein Anrecht darauf gehabt, dauernd in Berlin zu bleiben. Wenigstens sei nicht festgestellt, dass ihm ein solches Recht zugestanden hätte. Endlich widerspreche das Berufungsurtheil dem Schlusssatze des siebenten Absatzes von § 13 der Bestimmungen.

Aus den Entscheidungsgründen.

Die Einnahmen, welche der Kläger vor dem Unfalle aus seiner Beschäftigung bei Rechtsanwälten gezogen hat, sind, wie das Berufungsurtheil ohne Rechtsirrthum annimmt, als sicher zu betrachten. Allerdings konnte die Dienstbehörde die Erlaubniss zu den Nebenarbeiten zurückziehen. Hierdurch wurde jedoch der Nebenverdienst noch nicht unsicher. Denn das Berufungsgericht stellt weiter fest: eine willkürliche Zurücknahme der Erlaubniss würde nicht stattgefunden haben; vielmehr wäre die Erlaubniss blos dann widerrufen worden, wenn die Nebenarbeiten den Kläger an der Erfüllung seiner Amtspflichten behindert hätten; und dass letzteres der Fall gewesen sei, habe der Beklagte nicht behauptet. Der nach dem Unfalle, am 17. Mai 1884, erfolgte Widerruf kommt nicht in Betracht. Das ist ebenfalls mit zulänglichen Gründen unterstützt worden. Dagegen brauchte die Möglichkeit einer Versetzung des Klägers von seinem jetzigen Wohnorte und der hierdurch etwa veranlasste Wegfall seines Nebenverdienstes schon deshalb nicht mit erwogen zu werden, weil dieser Umstand bei den Verhandlungen nicht zur Sprache gekommen war. Endlich steht auch der Schlusssatz des 7. Absatzes von § 13 der „Bestimmungen" der gegenwärtigen Klage nicht entgegen. Danach sind nur Ansprüche auf Entschädigung für den durch Erlaubniss-Widerruf entstandenen Verlust der Nebeneinnahmen ausgeschlossen. Die vorliegende Klage betrifft jedoch Ansprüche ganz anderer Art; der Kläger fordert Entschädigung für die durch seine Verletzung herbeigeführte Einbusse des Nebenverdienstes.

Der Revision konnte somit Beachtung nicht zu theil werden.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. November 1889.)

Verschiedenes.

Anatolische Eisenbahnen.

Die Gesellschaft Haidar Pascha-Angora hat bekanntlich das Vorzugsrecht für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, jenseits Angora, besonders in der Richtung nach Bagdad zu. Die Pforte hat nun, wie der „Köln. Ztg." berichtet wird, mit einem Herrn Charles Cotard aus Paris, als Vertreter des dortigen Hauses Duparchy, welcher sich um die Bauerlaubniss für die Linien von Samsun (am Schwarzen Meere) nach Sivas-Diarbekir-Bagdad, und von Snyédié (bei Alexandrette am Mittelländischen Meere) nach Diarbekir und Bagdad bewirbt, einen Vertragsentwurf vereinbart, nach welchem die Regierung eine Durchschnittsroheinnahme für das Jahr und das Kilometer für die erste Linie von 13 500 Frcs. und für die zweite von 10 000 Frcs. gewährleistet; zur Deckung dieser Gewährleistung sollen die Zehnteneinnahmen der von der Bahn durchschnittenen Landestheile dienen. Auf Grund dieses Vertrages hat jetzt die Türkische Regierung die Gesellschaft der Anatolischen Bahnen aufgefordert, ihr Vorzugsrecht geltend zu machen. Nach Angaben der „Köln. Ztg." ist indessen die Gesellschaft angesichts der obenerwähnten Bedingungen zu dem Beschlusse gelangt, von ihrem Rechte abzusehen; sie hat sich indessen weitere Erklärungen vorbehalten für den Fall, dass die Pforte mit dem in Frage stehenden Bewerber oder einem spätern andere günstigere Bedingungen vereinbaren sollte.

Verbesserungen in der Seeschifffahrt.

Ziemlich dieselben Ursachen, welche die Verstärkung des rollenden Materials auf den Eisenbahnen nach und nach herbeigeführt haben, veranlassen zum Bau schwererer Seeschiffe mit kräftigeren Maschinen. Gegenwärtig ist die Entwickelung der Beförderungsmittel für die Wasserwege eine noch schnellere als für das Land. Es ist kaum ein Jahr her, dass der Bahnbrecher der Zwillings-Schraubendampfer seine erste Reise im Atlantischen Verkehr zurücklegte. Heute sind schon 5 derartige Schiffe in Fahrt und mehr sind bald zu erwarten. Der Gefährte des „Teutonic", der „Majestic", wird frühzeitig im nächsten Frühjahre dienstbereit sein. Die Hamburger Linie hat ausser der „Augusta Viktoria" und der „Columbia" noch ein drittes Zwillings-Schraubenboot, die „Normannia" im weit vorgeschrittenen Bau und über ein viertes Schiff ist der Vertrag geschlossen. Bezüglich der geschäftlichen Anforderungen: Verbindung bedeutender Schnelligkeit mit verhältnissmässig niedrigen Betriebskosten, sind die „Augusta Viktoria" und die „Columbia" wohl die besten jetzt auf dem Wasser befindlichen Schiffe und wenn die beiden nächstfolgenden Fahrzeuge der Hamburger Gesellschaft ebenso gut ausfallen, so wird dieselbe die prächtigste Flotte des Atlantischen Meeres besitzen. Aber auch andere Linien sind nicht unthätig. Die „Cunard"-Gesellschaft ist nicht gewillt, die „City of Paris" im ersten Rang der Schnelligkeit zu lassen und beabsichtigt binnen 2 Jahren einige Schiffe einzustellen, welche, dem Bauplane nach, eine grössere Schnelligkeit besitzen sollen, als irgend ein anderes schwimmendes Gefährt. Auch die „Guion"-Linie ist mit neuen Entwürfen beschäftigt; diese Französische Gesellschaft stellt die „La Touraine" für Mai d. J. in Aussicht, und wenn dies Schiff die „La Bretagne" noch übertreffen soll, so muss es wahrhaft vorzüglich sein. Die „Red-Star"-Linie hat den „Friedland" schon dienstbereit. In Canada sind die Einrichtungen für den Dienst mit 7000 t-Dampfern von Vancouver nach Japan beendet, auch scheinen die Atlantischen Verbindungen Kanadas verbessert zu werden. Die Verwendung von Doppelschrauben ist allerdings bis jetzt keineswegs allgemein verbreitet, dürfte dies aber binnen kurzem werden. Grosse Erfolge in manchen Fällen sind wieder ausgeglichen durch entschiedene Misserfolge in anderen Fällen. Aber die Nützlichkeit der dreifachen Expansionsmaschine ist eine fortgesetzte Ueberraschung selbst für diejenigen, welche sich von Anfang an dafür ausgesprochen haben. Nur wenige würden aber eine derartige Höhe des Erfolges, wie sie wirklich eingetreten ist, vorauszusagen gewagt haben. Sie hat mittelbar und unmittelbar die Sparsamkeit im Seeschifffahrts-Wesen beinahe in gleichem Maasse gefördert, wie es die Stahlschiene beim Bahnbetrieb bewirkt hat.

Maschine zum Stenographiren.

Nach dem Modell einer letzthin vervollkommneten Schreibmaschine hat ein Amerikaner eine Stenographirmaschine erfunden. Mit dieser Maschine sollen alle Zeichen überaus klar und unterschiedlich gegeben werden, auch soll jeder Laie nach ein- bis zweistündiger Lehrzeit die Zeichen geläufig übersetzen können. Die Amerikanischen Stenographen, die sich dieser Maschine bereits bedienen, erreichen, wie der Erfinder versichert, eine Geschwindigkeit von 700 Buchstaben in der Minute, was ihnen erlaubt, selbst dem schnellsten Redner ohne jede Ueberhastung zu folgen. Die Anschaffungskosten einer derartigen Maschine sollen nicht sehr hohe sein.

Personalnachrichten.

Todtenschau.

Ständerath Rieter, der Präsident des Verwaltungsraths der Gotthardbahn, ist gestorben.

Ausserdem sind von noch nicht mitgetheilten Todesfällen des Jahres 1889 zu bemerken: John Ericson, Marine-Ingenieur, der berühmte Erfinder der Dampferschraube, starb am 8. März in Newyork. — Johann Schebeck, der Miterbauer der Semmeringbahn und anderer Bahnen, in Prag. — Geh. Baurath Prof. Dr. Hugo von Ritgen, Wiederhersteller der Wartburg, 31. Juli in Giessen. — Geh. Kommerzienrath Lampe, Mitbegründer der Leipzig-Dresdener Bahn, in Leipzig.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die Station Niederwyl der Schweizerischen Centralbahn führt vom 1. Januar 1890 ab die Bezeichnung „Rothrist."

Die in den verschiedenen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Station Niederwyl gelten unverändert für den Verkehr mit der Station Rothrist.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1889. (49)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Infolge Eistreibung auf der Donau musste der Verkehr auf der Eisenbahn-Fähranstalt zwischen den Stationen Gombos und Erdöd am 10. Dezember a. c. auf die Tagesstunden beschränkt — am 18. Dezember l. J. hingegen ganz eingestellt werden.

Budapest, am 28. Dezember 1889. (50)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälischer Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg. Der vom 1. Januar k. J. ab gültige Nachtrag VIII zum Ausnahmetarif für den obengenannten Verkehr vom 1. Januar 1887 enthält ausser Ergänzungen neue Frachtsätze für die Stationen Baalberge, Bebitz, Beetzendorf, Clötze, Cunrau, Dambeck, Gifhorn (Stadt), Kuhfelde, Kusey, Siedenlangenbeck und Triangel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze für die Station Wolfenbüttel desselben Bezirks.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterverwaltungen zu haben.

Köln, den 29. Dezember 1889. (51)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1890 tritt zu den Heften I bis IV des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen je ein Nachtrag (VII) in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisenbahnschienen etc. im Verkehr mit Bretten sowie Berichtigungen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 30. Dezember 1889. (52)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1890 treten Nachtrag 1 zum Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und Nachtrag V zum Lokalgütertarif (Theil II) in Kraft.

Die Nachträge enthalten u. a. anderweite Frachtsätze für die Verbindungsbahn in Leipzig. Abdrücke dieser Drucksachen können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 28. Dezember 1889. (53)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisensendungen Zwickau-Berlin. Allen Denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis mit 31. Dezember 1890 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Zwickau im direkten Verkehre nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, gewähren wir gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe eine bis auf weiteres von 1—5 ℳ für 100 000 kg aufsteigende Vergütung, über welche wir auf Anfrage spezielle Auskunft ertheilen.

Dresden, den 21. Dezember 1889. (54)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1890 tritt der Nachtrag XVII zum Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser einer Bestimmung betreffs Uebernahme der Frachtsätze für die Stationen Crailsheim und Ulm in den Sächsisch-Württembergischen Tarif neue und veränderte Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Aue und Zittau, sowie neue Frachtsätze für die Station Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und veränderte und neue Ausnahmetarife. Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, den 28. Dezember 1889. (55)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Am 1. Januar 1890 kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe enthält den Ausnahmetarif für gewisse Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse, sowie Berichtigungen. Der genannte Ausnahmetarif findet für den Umfang des Gütertarifs mit Ausnahme der Kerkerbachbahn und Hohenebra-Ebelebener Bahn Anwendung. Der Nachtrag ist durch die Güterverwaltungen der betheiligten Bahnen zu beziehen. (56)

Frankfurt a/M., den 30. Dezember 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.) und Frankfurt a/M.-Berlin, sowie Frankfurt a/M.-Cronberger Verkehr. Der vom 1. Januar 1890 ab gültige Ausnahmetarif für gewisse Düngemittel etc. findet vom gleichen Tage an auch im Verkehre mit Station Cronberg der Cronberger Bahn Anwendung. (57)

Frankfurt a/M., den 30. Dezember 1889.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) gelangt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1890 der VII. Nachtrag zum Theil II Heft Nr. 3 des Verbands-Gütertarifes (Saarbrücken-Bayerischer Verkehr) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für Stationen der Strecken Prüm-St. Vith-Ulflingen, St. Vith-Sourbrodt, Trier-Hermeskeil, sowie Langenlonsheim-Simmern einerseits und sämmtlichen Bayerischen Verbandsstationen andererseits; ferner Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie einige Berichtigungen und kann von den betheiligten Endbahnen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 28. Dezember 1889. (58)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verband ist der Nachtrag 6, gültig vom 1. Januar 1890 ab, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt in demselben bezeichnet ist, erschienen. Derselbe enthält unter anderem einen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erde, Kartoffeln sowie Pressrückstände von Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel etc. und Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung. Auch sind in dem Nachtrage neue Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband eintretenden Stationen Falkenhagen (Prignitz), Havelberg und Nitzow des diesseitigen Bezirks, sowie für die Station Lindholm der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, ferner anderweite gekürzte Entfernungen und Frachtsätze für die diesseitige Station Lindholm und die Aufhebung bisheriger Entfernungen für letztere vorgesehen. Die Entfernungen und Frachtsätze für die diesseitigen Stationen Havelberg und Nitzow treten erst an dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Glöwen-Havelberg in Kraft. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 29. Dezember 1889. (59)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltung.

Zum **Hamburg-Mecklenburgischen Verbandsgütertarif** vom 15. April 1888 erscheint der Nachtrag 5 vom 1. Januar 1890, welcher von den Verbandsstationen zu beziehen ist.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen 1 und 2, sowie einen neuen Ausnahmetarif 6 für eine Anzahl geringwerthiger Massenartikel, wie Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc., durch welche der bisherige Ausnahmetarif 6 für Zuckerrüben etc. aufgehoben wird.

Schwerin, den 30. Dezember 1889. (60)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Steinkohlen- etc. Verkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, sowie nach Wandsbek. I. Die in dem Kohlen-Ausnahmetarife vom 1. November 1887 bisher erfolgte Unterscheidung zwischen Kohlen für Dampferheizzwecke bezw. für den Export und Kohlen zum Ortsverbrauch nach Hamburg kommt mit dem 2. Januar 1890 in Wegfall. Von diesem Zeitpunkte ab kommen die bisherigen ermässigten Frachtsätze für Heiz- und Exportkohlen nach Hamburg in Gruppe I von 55 ℳ für 10 000 kg usw. für alle nach Hamburg bestimmten Kohlensendungen bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg gleichmässig und zwar sofort im Kartirungswege zur Anwendung. Eine Kontrole über etwaige Verwendungszwecke der nach Hamburg bestimmten Kohlen findet nicht mehr statt. Die dieserhalb gegebenen Vorschriften auf Seite 6 zu C aa. bb. des obigen Tarifs werden daher aufgehoben.

II. Vom 2. Januar 1890 ab werden die bisherigen Kohlenfrachtsätze für mindestens 50 000 kg im Verkehre mit Sternschanze, Schulterblatt und Altona/Ottensen (loco) um 5 ℳ, mit Bahrenfeld um 3,20 ℳ und mit Wandsbek um 4 ℳ für 10 000 kg ermässigt.

III. Die in dem Kohlen-Ausnahmetarife vom 1. November 1887 für mindestens 50000 kg enthaltenen Frachtsätze für Altona-Quai von 55 ℳ für 10000 kg in Gruppe I usw. werden mit Wirkung vom 15. Februar 1890 ab um den Betrag von je 1 ℳ erhöht, so dass von diesem Zeitpunkte an ein Unterschied in den Frachtsätzen für Altona / Ottensen loco und Altona-Quai nicht mehr besteht.

Die Kontrole über die etwaigen Verwendungszwecke der Kohlen entfällt auch bezüglich des Verkehrs mit Altona-Quai. Die Frachtsätze für Altona-Quai kommen indess nur für solche Kohlensendungen zur Anwendung, welche nicht durch Landfuhrwerk abgefahren werden.

IV. Insoweit nach Vorstehendem sich im Rheinisch-Westfälischen Kohlenverkehre Frachtbegünstigungen bezw. Erhöhungen ergeben, beziehen sich dieselben nicht etwa allein auf Steinkohlen, sondern auch auf Steinkohlenbriquets, Kokes (ausgenommen Gaskokes), Braunkohlen und Braunkohlenbriquets.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterverwaltungen zu erfahren.

Altona, den 31. Dezember 1889. (61)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc. - Magdeburg. Der am 1. Januar k. J. erscheinende Nachtrag IX zum Gütertarife vom 1. Januar 1887 enthält Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften und der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung der Ausnahmetarife, gekürzte Tarifkilometer für den Verkehr zwischen den Stationen Seesen, Staatsbahnhof und Wolfenbüttel, Staatsbahnhof des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits, sowie Berichtigungen.

Abdrucke des Nachtrags sind bei den Güterwaltungen zu haben.

Köln, den 30. Dezember 1889. (62)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1890 tritt der III. Nachtrag zum Lokal - Gütertarif in Kraft. Durch denselben werden die bestehenden Ausnahmetarife theilweise abgeändert und ergänzt, und ein neuer Ausnahmetarif 6 für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben u. dgl. eingeführt.

Strassburg, den 27. Dezember 1889. (63)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Am 1. Januar 1890 gelangt der Nachtrag XV zum Gütertarif zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Argeningken, Jon Kugeleit und Zarnefanz des Direktionsbezirks Bromberg, anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen Burxdorf, Falkenberg, Jakobsthal, Röderau des Direktionsbezirks Erfurt, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie einen neuen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben etc.

Der Nachtrag ist von den Abfertigungsstellen zum Preise von 15 ₰ für das Stück zu beziehen.

Erfurt, den 31. Dezember 1889. (64)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badsche Staatseisenbahnen. Zur 1. und 2. Abtheilung unseres internen Gütertarifs erscheint mit Wirkung vom 1. Januar 1890 je ein 5. Nachtrag. Durch dieselben treten insbesondere in den Tariftabellen der 1. Abtheilung, sowie in den Ausnahmetarifen Nr. 1 (für Holz etc.) und Nr. 2 (für Güter des Spezialtarifs III) Aenderungen ein, welche gegen die seitherigen Frachtsätze theilweise Ermässigungen aufweisen. Ferner enthält der 5. Nachtrag zur 2. Abtheilung u. a. noch anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, sowie die Ergänzung des Ausnahmetarifs für Metalle als Stückgut durch Aufnahme gewisser Holzwaaren.

Exemplare der beiden Nachträge sind durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1889. (65)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband Mit Wirkung vom 1. Januar 1890 treten in den Frachtsätzen der Stationen Friedrichsfeld, Ludwigshafen am Rhein und Mannheim - Neckarvorstadt im Verkehr mit Immendingen, Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen und einigen südlich davon gelegenen Badischen Stationen Aenderungen ein, welche gegen die seitherigen Frachtsätze theilweise Ermässigungen aufweisen.

Ferner wird das Waarenverzeichniss der im Main - Neckarbahn - Badischen, Pfälzisch - Badischen und Hessischen Ludwigsbahn - Badischen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter (Metalle) durch Aufnahme gewisser Holzwaaren ergänzt.

Näheres hierüber ist bei den diesseitigen Güterstationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 28. Dezember 1889. (66)
Die Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1890 ist eine Neuauflage der Tarife für den Verkehr zwischen B a s e l B a d i s c h e r B a h n h o f l o c o u n d t r a n s i t und den Stationen der M i t t e l - und W e s t - s c h w e i z erschienen.

Die neuen Tarife, welche zum Preise von 50 ₰ das Stück von dem diesseitigen Gütertarifbüreau bezogen werden können, enthalten u. a. ermässigte Frachtsätze für E i l g u t, anderweitige theilweise e r h ö h t e Taxen des Ausnahmetarifs und des Reexpeditionstarifs für Z u c k e r, sowie einen Exporttarif für den Transport von P a p i e r aus der Schweiz.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1889. (67)
Generaldirektion.

Kohlen- und Koksverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Januar 1890 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den gedachten Verkehr in Kraft. Der Verkaufspreis desselben beträgt 30 ₰.

Köln, den 30. Dezember 1889. (68)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die durch unsere Bekanntmachung vom 13. August d. J. gewährte 50 % Frachtermässigung für die Beförderung von Schweinen in Wagenladungen nach dem Oberschlesischen Hüttenbezirk wird unter den gleichen Bedingungen bis Ende Dezember 1890 verlängert.

Breslau, den 30. Dezember 1889. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Januar k. J. gelangt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L. etc.) und der Ungarischen Staatsbahnen (Strecke Bruck a. d. L.-Szt. János) ein Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze nach den Stationen der vormaligen Ungarischen Westbahn (jetzt Ungarische Staatsbahn), der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Strecke Ung. Brod-Vlarapass etc.) und theilweise ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Strecke Brünn-Okrisko). Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 30. Dezember 1889. (70)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Galizischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Januar k. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn etc. ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów. Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 30. Dezember 1889. (71)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wegen Schlusses der Schifffahrt auf dem Dnieper und Dniester sind die s. Zt. für die Dauer der diesjährigen Schifffahrtsperiode von den Stationen Krementschug der Charkow-Nicolajew Bahn und den Stationen Mosir und Retschitza der Polässischen Bahn nach Danzig und Neufahrwasser publizirten ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. vom 13./1. Dezember cr., diejenigen von Station Tscherkassy der Fastow Bahn vom 27./15. Dezember cr. ab ausser Kraft getreten.

Die Direktion (72)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberhessisch-Pfälzischer Verkehr. Das Artikelverzeichniss des Stückgut - Ausnahmetarifs erfährt vom 1. k. Mts. ab hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Ebernburg, Ludwigshafen a./Rh., Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert eine Ergänzung, worüber die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 28. Dezember 1889. (73)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Am 1. Januar 1890 gelangen im bezeichneten Verkehre folgende Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (für Eisenerze etc.) zur Einführung:

	Ludwigshafen loco	Ludwigshafen trst.	St. Ingbert
Stromberger-Neuhütte	0,34 ℳ	0,28 ℳ	0,39 ℳ

Köln, den 29. Dezember 1889. (74)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1890 finden die Sätze und Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 4 für bestimmte Stückgüter (metallurgische Erzeugnisse) im bezeichneten Verkehre auch Anwendung auf nachstehend verzeichnete Gegenstände:

„Holzwaaren aller Art, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt; Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1.25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet; Schachteln aus Holz, neue, soweit sie nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören."

Köln, den 31. Dezember 1889. (75)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ausnahmetarif für geringwerthigere Massenartikel. Der für den Verkehr zwischen sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen am 1. Januar 1890 eingeführte Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse findet von demselben Tage ab im Rheinischen Nachbarverkehre, in den Verkehren Köln (rechtsrh.)-Altona, -Bromberg, -Erfurt, -Magdeburg, -Oldenburg und -Oberhessen sowie im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande auch Anwendung auf den Verkehr mit den Verbandsstationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten, der Niederländischen Staats-, der Eisern-Siegener, der Weimar-Geraer, der Oldenburgischen Staats-, der Oberhessischen, der Schleswig-Holsteinischen Marsch-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Ferner tritt vom 1. Januar 1890 ab der im Gütertarife Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg enthaltene Ausnahmetarif 8 für Kalirohsalze zum Düngen auch für den Verkehr mit den Verbandstationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Niederländischen Staatsbahn mit der Maassgabe ausser Kraft, dass, soweit Frachterhöhungen eintreten, die niedrigeren Ausnahmefrachtsätze noch bis zum 15. Februar 1890 in Geltung bleiben.

Köln, den 1. Januar 1890. (76)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Berlin. Mit dem 1. Januar 1890 gelangt ein Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält unter anderem ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie einen Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel etc.). Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Dezember 1889. (MG77)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Berlin. Mit dem 1. Januar 1890 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie einen Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel etc.). Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Dezember 1889. (MG78)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 5. Januar 1890 tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Briquets und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn an Stelle des bisherigen Tarifes ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 2. Januar 1890. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Galizischer Kohlenverkehr. Die auf Seite 20 und 21 des Ausnahmetarifs vom 1. Dezember 1888 für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Galizischen Carl Ludwig- etc. Bahn und auf Seite 8/9 det zugehörigen Nachtrages I enthaltenen Frachtsätze von Brzezinka, neue Prsemsagrube, kons. Wanda- und Karlssegengrube nach den Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów werden vom 1. Januar 1890 ab um Beträge bis zu 2 kr. für 100 kg ermässigt. Die Höhe der neuen Frachtsätze ist in unserem Verkehrsbüreau und bei der Güterverwaltung in Brzezinka zu erfragen.

Breslau, den 31. Dezember 1889. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmüll. Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1890 wird für Torfstreu und Torfmüll die Frachtermässigung von 25 % auch im Verkehr v o n den diesseitigen Stationen G o s t y n und S c h i e d l o w n a c h sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Berlin, Bromberg und nach den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt östlich der Linie Ruhland-Kalau gewährt.

Breslau, den 31. Dezember 1889. (81)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gnoien-Teterower Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1890 tritt der Nachtrag 7 zu unserem Lokal-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält:

1. Eröffnung des Haltepunktes Altvorwerk;
2. Erweiterung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter;
3. Einführung je eines Ausnahmetarifs für Zuckerrüben, Rübenschnitzel und Kalkschlamm.

Teterow, 30. Dezember 1889. (82)
Die Betriebsverwaltung.

Oberschl. Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Oktober 1887. (E i n f ü h r u n g e i n e s N a c h t r a g e s III.) Mit 10. Januar 1890 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag III in Wirksamkeit. Derselbe enthält: Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Einsiedl, Habendorf, Raspenau-Liebwerda und Friedland i/B. der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Generaldirektion und den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, den 30. Dezember 1889. (83)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Holztransporte mit der Bestimmung für Sachsen werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen/Bodenbach transit folgende ermässigte Frachtsätze bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1890 gewährt, und zwar:

Von Würbenthal . . . 1,16 *M.*
„ Freudenthal . . . 1,12 „
„ Karlsthal . . . . 1,16 „

pro 100 kg. — Weiter wird von den vorstehenden Frachtsätzen ein Nachlass von 0,05 *M.* pro 100 kg, unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthaltenen speziellen Bestimmungen zugestanden.

Für Holztransporte des Spezialtarifes 2, welche von der Station Dittersdorf (Mährisch-Schlesische Centralbahn) stammen und für Deutschland bestimmt sind, werden folgende ermässigte Frachtsätze mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1890 gewährt, und zwar:

Von Olmütz trans. nach
Reichenberg trans. . . . 0,76 *M.*
Tetschen/Bodenbach trans. 0,84 „

pro 100 kg.

Die Bedingungen und Modalitäten, unter welchen diese Frachtsätze zur Anwendung gelangen, sind aus der Publikation im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt zu ersehen.

Wien, am 21. Dezember 1889. (84)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1890 tritt der I. Nachtrag zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. November 1888 in Kraft. Durch denselben findet bei einzelnen bestehenden Verkehrsbeziehungen eine Ermässigung der Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze statt.

Ferner werden von Berlin-Zoologischergarten nach Russischen Verbandstationen dieselben Verkehrsbeziehungen eingeführt, welche von Berlin-Friedrichstrasse dorthin bestehen.

Ausserdem wird zwischen den Stationen Köln, Leipzig, Berlin-Friedrichstrasse, Berlin-Alexanderplatz, Berlin-Schlesischerbahnhof und Königsberg i/Pr. einerseits und Station Moskau andererseits, sowie von Berlin-Charlottenburg und Berlin-Zoologischergarten nach Moskau „ü b e r W i r b a l l e n - W i l n a - St. P e t e r s b u r g" direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Das Nähere über die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 26. Dezember 1889. (85)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1890 kommt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter der Bezeichnung „Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft I ‚B e f ö r d e r u n g v o n P e r s o n e n u n d R e i s e g e p ä c k,'" zur Einführung, wogegen das gleichnamige Heft I vom 1. Ja-

nuar 1882 nebst dem hierzu erschienenen Nachtrag I ausser Kraft tritt.

München, den 24. Dezember 1889. (86)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Zu unserem Lokalpersonentarif ist ein Nachtrag VI erschienen, enthaltend die Tarifsätze für den Bedarfs-Haltepunkt Döstrup, gültig von der Inbetriebsetzung dieses Haltepunktes ab. Alle Stationen ertheilen Auskunft.

Glückstadt, den 30. Dezember 1889.
Die Direktion. (87)

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Am 10. Januar 1890 wird die Station Döstrup, zwischen Scherrebeck und Bredebro gelegen, als Bedarfs-Haltepunkt für den Personenverkehr eröffnet. Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausliegenden Tarife und Fahrpläne.

Glückstadt, 30. Dezember 1889. (88)
Die Direktion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Am 22. Januar 1890, Mittags 12 Uhr, kommen in unserem Geschäftszimmer hierselbst — Lindenstr. 19 — alte, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Strasburg U/M. und Greifswald lagernde Materialien, als: Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf alter Materialien" bis zum obenbezeichneten Termin, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in den Stationsbüreaus zu Pasewalk, Strasburg und Greifswald und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebot - Formulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem diesseitigen Büreauvorstand bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Stettin, den 29. Dezember 1889. (89)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

---

6. Offene Stellen.

Gesuch von Maschineningenieuren. Die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung beabsichtigt für den maschinentechnischen Dienst beim technischen Büreau der Generaldirektion, bei den Lokomotivwerkstätten in Aalen und Esslingen und bei der Wagenwerkstätte in Cannstatt mehrere Abtheilungsingenieure zunächst in provisorischer Weise anzustellen.

Die Bewerber müssen eine höhere wissenschaftliche Bildung auf einer technischen Hochschule sich erworben und die höhere Staatsprüfung bestanden haben; ausserdem müssen sie eine längere Beschäftigung im Eisenbahndienst und praktische Erfahrungen nachweisen können.

Nach entsprechender Probezeit bei befriedigender Leistung kann die Anstellung auf Lebenszeit in Aussicht gestellt werden. Die etatsmässigen Gehalte der Abtheilungsingenieure betragen 2 520 bis 3 360 ℳ neben einem Wohnungsgeldzuschuss, welcher in Stuttgart 9 %, in den andern Städten 7 % des Gehalts beträgt.

Bewerber wollen sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse bei der Generaldirektion in Bälde melden.

Stuttgart, den 24. Dezember 1889. (90)
Generaldirektion
der Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 3. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Januar 1890.

Inhalt:

Die Untersuchungen der Fette, Oele, Wachsarten und der technischen Fettprodukte unter Berücksichtigung der Handelsgebräuche.

Herausgegeben von Dr. Carl Schaedler, vereideter Chemiker und Sachverständiger der Königlichen Gerichte zu Berlin.*)

Bei dem Eisenbahnbetriebe werden bekanntlich alljährlich sehr bedeutende Summen für die Beschaffung von Oelen und Fetten erforderlich, welche als Schmiermaterial für Lokomotiven und Wagen, sowie zu Beleuchtungszwecken und zur Herstellung von Firnissen und Lacken Verwendung finden. Je nach dem beabsichtigten Zwecke sind die an diese Fette und Oele zu stellenden Anforderungen sehr verschieden. Ein Oel, welches sich beispielsweise vorzüglich als Schmiermaterial eignet, erweist sich für Anstrichzwecke vollkommen unbrauchbar und umgekehrt. Der Betriebstechniker muss demnach je nach der zu erreichenden Wirkung eine sachgemässe Auswahl unter den im Handel vorkommenden Fettwaaren treffen und daher die Eigenschaften derselben genau kennen. Derjenige, welcher jemals mit der Prüfung und Abnahme der in Rede stehenden Stoffe betraut war, weiss, wie schwierig es ist, sich ein für alle Fälle zutreffendes Urtheil zu bilden. Denn die äusserlich wahrnehmbaren Eigenschaften als Farbe, Geschmack, Geruch usw. sind oft so wenig von einander verschieden und können so leicht durch Beimischung fremder Stoffe geändert oder verdeckt werden, dass sie allein kein ausreichendes Merkmal bilden. Auch die zur Prüfung der Schmiermaterialien dienenden mechanischen Vorrichtungen liefern nur bedingungsweis zuverlässige Ergebnisse, nämlich nur dann, wenn die zu prüfenden Oele zur Klasse der „nicht trocknenden" gehören. Wenn sich z. B. bei der Probe auf der Probirmaschine auch Baumöl und Leinöl hinsichtlich der Schmierfähigkeit als gleichwerthig herausstellen sollten, so ist letzteres doch seiner Trockenfähigkeit wegen als Schmiermaterial durchaus nicht geeignet. Aehnlich verhält es sich mit Brennölen, indem die Bestimmung der Leuchtkraft allein nicht ausreicht, usw.

In den Fachkreisen wird daher das von dem Verfasser der bekannten Technologie der Fette und Oele, dem Chemiker Herrn Dr. Schaedler in Berlin, unter dem oben angegebenen Titel veröffentlichte Werk willkommen sein, welches sich die Aufgabe stellt, Eisenbahnverwaltungen, Steuerbehörden, Fabrikanten und Kaufleuten schnell über die Abstammung, Beschaffenheit und Eigenschaften eines Oeles usw. Aufschluss zu geben und dem Chemiker, Techniker, Seifensieder u. a. als Rathgeber zu dienen.

Der Herr Verfasser geht von dem offenbar sehr richtigen Gesichtspunkte aus, dass der mit der Ueberwachung der Oel- bezw. Fettlieferungen betraute Techniker oder Verwaltungsbeamte selten Zeit und Gelegenheit hat, durch eingehendes Studium der grösseren chemischen und technologischen Werke selbst die Wege ausfindig zu machen, welche ihn in jedem Falle sicher zum Ziele führen. Dem Zwecke des Werkes ent-

*) Leipzig 1890. Baumgärtner's Buchhandlung.

sprechend sind daher nur solche Untersuchungsmethoden aufgenommen, welche sich leicht ausführen lassen und in der Praxis bewährt haben. Das 251 Seiten umfassende Buch ist, wie der Herr Verfasser sich sehr zutreffend ausdrückt, aus der Praxis für die Praxis geschrieben.

Es gibt zunächst in sehr vollständigen Tabellen Aufschluss über die bei der Gewinnung von Fettstoffen in Frage kommenden Pflanzen und Thiere, sowie über die Ergiebigkeit der verschiedenen Rohstoffe. Die allgemeinen physikalischen Eigenschaften, als Farbe, Geruch, Geschmack, spezifisches Gewicht, Gefrier- und Kältepunkt, Schmelz- und Erstarrungspunkt, welche in dem folgenden Abschnitte behandelt und am Schlusse desselben übersichtlich zusammengestellt sind, würden das einfachste und schnellste Mittel zur Prüfung gewähren, wenn sie unter allen Umständen auf Zuverlässigkeit Anspruch machen könnten. Leider ist dies nicht der Fall, denn wie die Erfahrung lehrt, sind die genannten Eigenschaften bei ein und derselben Fettart nicht immer gleich, und daher legt auch der Herr Verfasser kein allzu grosses Gewicht auf diese, namentlich in früherer Zeit üblich gewesenen Prüfungsmethoden. So sind z. B. heiss gepresste Oele in der Regel dunkler als durch kalte Pressung oder durch Ausziehen mit Schwefelkohlenstoff gewonnene. Die meisten Oele werden am Lichte und an der Luft heller — gebleicht — oder nehmen einen anderen Farbenton an usw. Aehnliche Schwankungen kommen auch bei dem spezifischen Gewichte vor, und dies ist leicht erklärlich, weil die Fettstoffe keine einfachen chemischen Verbindungen, sondern Mischungen von solchen darstellen, welche je nach dem Standorte der Pflanzen, dem Klima und der Darstellungsweise wechseln können. Erschwerend wirkt hier noch der Umstand, dass das spezifische Gewicht aller Fettarten des Thier- und Pflanzenreiches innerhalb verhältnissmässig enger Grenzen liegt, nämlich bei den häufiger vorkommenden zwischen rund 0,91—0,95, und dass oft bei übrigens sehr abweichenden Eigenschaften zweier Arten die spezifischen Gewichte fast gleich sind. Aus Vorstehendem folgt, dass auch in dem Gefrier- und Schmelzpunkte derselben Fettart oft sehr merkliche Schwankungen vorkommen, z. B. bei Schweinefett, Rindertalg, Butter usw.

Nichtsdestoweniger wird die erwähnte Zusammenstellung dem mit der Prüfung betrauten Beamten von grossem Nutzen sein, weil er sich oft im Zusammenhange mit sachlichen Erwägungen anderer Art ein zutreffendes Urtheil über den wahren Werth einer Lieferung bilden kann. Wenn z. B. Leinöl zu untersuchen ist, welches anstatt der natürlichen gelben Farbe einen grünlich gelben Ton zeigt, so wird man auf die Beimischung eines anderen Oeles schliessen müssen. Als solches kann nun Baumöl oder Hanföl in Frage kommen, weil beide eine deutlich grünliche Farbe zeigen. Da aber der Handelswerth des Baumöles erheblich höher und derjenige des Hanföles niedriger als der Leinölpreis ist, so wird man mit ziemlicher Sicherheit auf eine Verfälschung mit letzterem schliessen können und hierauf bei den späteren besonderen Proben sein Augenmerk richten.

Von den auf Seite 62 bis 90 besprochenen näheren physikalischen Eigenschaften sind es besonders die Zähflüssigkeit, Entflammbarkeit, Entzündbarkeit und Leuchtfähigkeit, welche für den Techniker in erster Reihe in Frage kommen.

Bei der laufenden Ueberwachung von Lieferungen an Schmieröl kommt es bekanntlich meistens darauf an, dass die einzelnen Sendungen hinsichtlich der Schmierfähigkeit der dem Vertrage zu Grunde liegenden Probe entsprechen. Da nun das Verhältniss der Zähflüssigkeit bei Oelen von gleicher Abstammung und unter übrigens gleichen Bedingungen einen Maassstab für die Schmierfähigkeit gibt, so ist es leicht, sich mit Hilfe eines Zähflüssigkeitsmessers jederzeit in kürzester Frist ein hinlänglich sicheres Urtheil über die Brauchbarkeit der gelieferten Waare zu bilden.

In dem Maasse, wie die Verwendung der Mineralöle zunimmt, gelangen auch die beschriebenen Apparate zur Prüfung der Entflammbarkeit und Entzündbarkeit zu immer grössere[r] Bedeutung, theils um Leuchtöle auf ihre Sicherheit geg[en] Entzündungsgefahr zu prüfen und theils bei Schmierölen z[u] untersuchen, ob der ausbedungene Zähflüssigkeitsgrad durc[h] künstliches Zusammenmischen von schweren Mineralölen un[d] Fetten mit leichten Oelen hervorgebracht und dadurch de[r] Werth vermindert ist.

Eingehend behandelt der Verfasser sodann auf Seite 9[.] bis 144 die chemische Untersuchung der Fettstoffe auf di[e] näheren Bestandtheile und die allgemeinen Untersuchungs-methoden zur Prüfung auf die Reinheit derselben. Es liegt i[n] der Natur der Sache, dass der Eisenbahntechniker die Ausfüh-rung umfangreicher chemischer Untersuchungen den Chemiker[n] von Fach überlassen und sich auf solche beschränken wir[d,] welche mit verhältnissmässig geringen Hilfsmitteln und ohn[e] grossen Zeitaufwand durchführbar sind. Zu letzteren gehöre[n] u. a. die auf Seite 113 bis 120 beschriebenen chromatische[n] Prüfungen durch die Einwirkung von Säuren und andere[n] geeigneten Reagentien auf die zu untersuchenden Fettstoff[e,] sowie die Bestimmung des spezifischen Gewichtes bei höhere[n] Wärmegraden und die Löslichkeitsverhältnisse in Weingeis[t,] Eisessig usw. In vielen Fällen werden solche Proben zum Zie[l] führen.

Von besonderer Wichtigkeit sind die im dritten A[b-]schnitte des Werkes beschriebenen Prüfungen auf Verunrei[ni-]gungen und Verfälschungen, denn wohl bei wenigen ander[en] Handelsartikeln kommen dieselben so häufig und in dem U[m-]fange vor, wie bei den Fettwaaren. Dies erklärt sich thei[ls] aus dem Umstande, dass solche Verfälschungen leicht ausführb[ar] sind und sich oft der unmittelbaren Wahrnehmung durch d[ie] Sinne entziehen, theils ist der Beweggrund auch ein wenig[er] verwerflicher. Wenn man die betreffenden umfangreichen Ve[r-]zeichnisse der Oelsorten überschaut, so wird man finden, da[ss] nur verhältnissmässig wenige derselben ständige Handelsartik[el] bilden. Die übrigen haben entweder, ihres seltenen Vo[r-]kommens wegen, nur einen wissenschaftlichen Werth oder a[b] ihr Anbau hängt von besonderen Umständen, als Klim[a,] Bodenbeschaffenheit, Verwerthung der Nebenprodukte usw. a[b,] so dass die Einführung als selbständige Handelswaare nic[ht] lohnend genug ist. Solche Fettarten dienen dann zum V[er-]mischen mit häufig vorkommenden. Als Beispiele hier[für] dürften Madia-, Behen-, Leindotter-, Rothrepps-, Hornmohn[-] usw. anzuführen sein. Erfolgt nun die Verfälschung ei[nes] trocknenden Oeles mit einem gleichfalls trocknenden oder ei[nes] nicht trocknenden mit einem gleichfalls nicht trocknenden Oe[le,] so wird unter Umständen keine oder doch nur eine gerin[ge] Werthverminderung der Gesammtmasse eintreten, anderenfa[lls] können aber die für die Verwendung nöthigen Eigenschaft[en,] als Trockenfähigkeit oder Schmierfähigkeit sehr erheblich e[in-]geschränkt oder aufgehoben werden. Auf Grund der von d[em] Verfasser beschriebenen besonderen Untersuchungen wird [der] Fachmann in der Lage sein, sich ein hinlänglich siche[res] Urtheil über den Werth oder Unwerth der angebotenen be[z.] zur Ablieferung kommenden Fettwaaren zu bilden.

Am Schlusse des Werkes sind als sehr werthvolle B[ei-]gabe noch Verzeichnisse über die Handelsplätze und Hand[els-]gebräuche der wichtigeren Fettwaaren, über Lieferungsbed[in-]gungen verschiedener Eisenbahnverwaltungen für Schmie[r-] und endlich aräometrische Tabellen zum Gebrauche bei [der] Berechnung der Untersuchungsergebnisse aufgenommen.

Es verdient als besonders zweckmässig hervorgehoben [zu] werden, dass der Verfasser die zu den Untersuchungen er[for-]derlichen Geräthe und Vorrichtungen nicht allein durch [Be-]schreibungen und sehr sorgfältig ausgeführte Holzschnitte [ent-]sprechend erläutert, sondern auch stets zuverlässige Bez[ugs-]quellen für dieselben angegeben hat.

Es darf wohl angenommen werden, dass das Werk b[ald] ein unentbehrlicher Rathgeber in den Fachkreisen werden w[ird.]

S—g—.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin und seine Vororte.

Ueber die Vergrösserung der Vororte Berlins entnehmen r der „Voss. Ztg." folgende Angaben: Um 35 000 Seelen hat 1 Berlin in einem Zeitraum von 5 Monaten vermehrt und Bevölkerungszahl hat die 1½ Millionen bereits um 30 000 Einhner überschritten. Mit Berlin erfahren auch die Vororte e schnelle Vergrösserung, wodurch eine Einverleibung der-)en in Berlin immer mehr nur noch zu einer Frage der Zeit d. Charlottenburg ist mit Berlin W. räumlich vollständig schmolzen, und mit aller Macht wird jetzt daran gearbeitet, brach liegenden Felder zwischen Moabit und Charlottenburg Wohnhäusern zu versehen. Die Chaussee nach Steglitz det vom Potsdamer Platz aus eine völlig bebaute Strasse, welcher nur noch wenige Baustellen offen gelassen sind. ihrend sich die Einwohnerzahlen von Paris und London in em halben Jahrhundert um das Dreifache gehoben, hat sich jenige Berlins in demselben Zeitraum um das Achtfache ver-ırt: Charlottenburg ist sogar von 5 000 auf 62 000 Einwohner ewachsen, hat sich also vervierzehnfacht. Ebenso ist in ser Zeit die Bevölkerungsziffer von Tempelhof von 400 auf ıezu 4 000, von Schöneberg von 600 auf 18 000 gestiegen, also sich der letztere Vorort verdreissigfacht. Rixdorf, welches 900 auf 30 000, Lichtenberg von 450 auf 15 000 Seelen ge-gen, haben sogar 33 Mal ihre alte Bevölkerungszahl grössert. Allen voran aber in der Entwickelung steht issensee, welche Ortschaft vor 55 Jahren nur 145 Einwohner lte und bei 15 500 Einwohnern zur Zeit dieser Berechnung 1 um das Hundertfache gehoben hat. Im Monat Oktober v. J. sich die Bevölkerung Rummelsburgs um 777 Köpfe vermehrt. glitz ist von 350 Einwohnern im Jahre 1849 auf 11 190 der ten Zählung gestiegen, und Friedrichsfelde hat in 22 Jahren 1 von 1 975 auf 4 778 Bewohner vergrössert. Die Ortschaften ıkow und Reinickendorf, welche unsere Grossväter in ihrer gend kaum dem Namen nach kannten, zählen heute 5 000 w. 3 000 Einwohner.

Diese gewaltige Entwickelung, welche ihres Gleichen wohl in den für Massenanhäufungen an gewissen Punkten er-lich günstigeren Verhältnissen Amerikas finden dürfte, gibt besondere hinsichtlich der Frage, wie die zukünftige Regelung 1 Bewältigung des Verkehrs in Berlin und seiner nächsten ıgebung sich gestalten wird, zu ernsthaften und überaus wierigen Erwägungen Veranlassung. Die Schwierigkeit ist so grösser, als bei allen etwaigen Maassnahmen berechtigte eifel vorhanden sein werden, ob auch thatsächlich das dem-hstige Bedürfniss sich in dem Sinne und in der Richtung wickeln wird, wie es sich gegenwärtig vielleicht erkennbar cht. In dieser Beziehung sind Täuschungen nicht nur mög-1, sondern sogar in hohem Maasse wahrscheinlich, und dieser ıstand macht es begreiflich, dass man vielfach geneigt ist, Zukunft zu überlassen, sich mit den Verhältnissen abzu-len, anstatt dieselben von vornherein in gewisse Bahnen einzuzwingen, welche dem natürlichen Laufe der Dinge un-luem werden möchten.

Es stehen sich also die beiden, an sich wohl berechtigten schauungen gegenüber, ob das Verkehrswesen der Entwicke-g des Verkehrs vorangehen oder derselben folgen l. Nach unserem eigenen Standpunkte zur Sache dürfte die tere Auffassung in dem vorliegenden Falle die richtige sein. Nachtheile, welche durch eine falsche Beurtheilung der ıünftigen Verkehrsentwickelung veranlasst werden können, cheinen uns minder bedenklich, als die durch ein „laissez r" zu befürchtenden unliebsamen Ueberraschungen. Bei den ssen Hilfsmitteln, welche der Millionenstadt und ihrer Um-ɔung zur Verfügung stehen, werden manche Fehler über-s verhältnissmässig rasch und einfach zu verbessern sein. r hierdurch bedingte, anscheinend unfruchtbare Aufwand Kraft und Geld gehört unseres Erachtens in das Gebiet der-igen Luxus- und Standesaufgaben, welchen man sich unter vissen Voraussetzungen auch in anderen Verhältnissen nicht entziehen kann.

Selbstverständlich soll mit dieser Auffassung nicht einer htherzigen Verschwendung das Wort geredet werden. Der va zu weit in die Zukunft vorstürmende Feuereifer muss ch weise Vorsicht gezügelt werden, und wir zweifeln nicht an, dass diejenigen Kreise, welche sich zunächst mit der Rede stehenden wichtigen Frage zu beschäftigen haben, in sem Sinne verfahren werden.

Geleiseverbindung in Seesen: Betriebseröffnung.

Am 1. d. Mts. ist die zwischen der Station Seesen der aunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft und der Sta-n Seesen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg rgestellte Geleiseverbindung dem Betriebe übergeben worden d findet von diesem Tage ab eine direkte Ueberführung der ıter von einem Bahnhofe zum anderen statt.

Eröffnung von Stationen.

Der im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln an der Bahnstrecke St. Vith-Ulflingen gelegene Haltepunkt Oudler ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet worden.

Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Imielin und Neuberun der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau angelegte Personen-Haltepunkt Gross-Chelm dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt zwischen den Stationen Dobrilugk-Kirchhain und Elsterwerda gelegene Haltestelle Hohenleipisch, welche bisher nur dem Wagenladungsgüter-Verkehr diente, ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch Seitenthüren nicht verladen werden können, bleibt ausgeschlossen.

Vom 1. d. Mts. ab sind im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg die Haltestellen Geest-Gottberg und Varbitz, sowie die Haltepunkte Reinstedt und Trelitz, welche bisher nur dem Personenverkehr dienten, auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Ferner theilen wir folgende ältere Eröffnungen noch mit:

a) Preussen.

Direktionsbezirk Breslau.

Am 1. Oktober v. J. wurde die zwischen den Stationen Dölitz und Arnswalde gelegene Haltestelle Schönwerder für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern und die Haltestelle Schedlau für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Erfurt.

Am 1. Oktober v. J. wurde die Haltestelle Gehlberg, welche bisher nur dem Wagenladungsgüter-Verkehr diente, für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M.

Die Haltestelle Hettenhausen an der Strecke Fulda-Gersfeld wurde am 1. Oktober v. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen und am 10. Oktober v. J. die Haltestelle Burgsolms a. d. Lahn, deren Verkehr bisher nur auf Güter in Wagenladungen, sowie auf Eil- und Frachtstückgut der Anschlusswerke beschränkt war, für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für den Verkehr von Gepäck, Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Direktionsbezirk Hannover.

Die Station Hannover (Südbahnhof), welche bisher nur dem Güterverkehr in ganzen Wagenladungen diente, ist am 1. Oktober v. J. für den Frachtstückgut-Verkehr eröffnet worden.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Am 1. Oktober v. J. wurden die Stationen Berneuchen (zwischen den Stationen Neudamm und Ringewalde), Klützow (zwischen den Stationen Warnitz-Damnitz und Stargard) und Naulin (zwischen den Stationen Nellentin und Pyritz) für die Abfertigung von lebenden Thieren und Leichen eröffnet.

b) Elsass-Lothringen. Reichs-Eisenbahnen.

Am 1. Oktober v. J. wurde die an der Bahnstrecke Luxemburg-Ulflingen gelegene Haltestelle Drauffelt für den Lokal-Personen- und Eilgutverkehr und am 15. Oktober v. J. der an der Bahnstrecke Courcelles-Teterchen gelegene Haltepunkt Volmeringen für den Personen-, Gepäck- und Kleinviehverkehr eröffnet.

c) Mecklenburg. Güstrow-Plauer Eisenbahn.

Die zwischen den Stationen Glasewitz und Plaaz gelegene Haltestelle Mierendorf wurde am 18. Oktober v. J. für den Güterverkehr eröffnet.

d) Oldenburg.

Am 15. Oktober v. J. wurden im Verwaltungsbezirke der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg die Haltepunkte Wechloy und Petersvehn an der Strecke Oldenburg-Leer, Bürgerfeld, Dangastermoor und Bant an der Strecke Oldenburg-Wilhelmshafen und Osternburg an der Strecke Oldenburg-Osnabrück für den Personenverkehr eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der an der Bahnstrecke Winden-Maximiliansau der Pfälzischen Eisenbahnen gelegenen Station „Langenkandel" ist in „Kandel" abgeändert worden.

Preussische Staatsbahnen.

Uebersicht der ab 2. Januar umzutauschenden Prioritätsobligationen.

Die Namen der abgestempelten 4 % Prioritätsobligationen ehemaliger Preussischer Privatbahnen, für welche ab 2. Januar 1890 thatsächlich 3½ % Konsols ausgegeben werden, sind:

Bergisch-Märkische IX. Serie.
Berlin-Anhalt II. Emission.
Berlin-Görlitz Lit. B.
Berlin-Hamburg I. Emission.
Berlin-Potsdam-Magdeburg Lit. C.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. K.
Köln-Minden V. Serie.
Magdeburg-Halberstädter von 1865.
Oberschlesische Lit. D, G und von 1873, 1874, 1880 und 1883.
Rechte-Oder-Uferbahn von 1877.
Rheinische Eisenbahn, sogen. Serie I vom 2. August 1858 und 26. November 1860.
Schleswigsche Bahn.
Thüringische Bahn Serie VI.

Die Regierung hat übrigens in dankenswerther Vorsorge angeordnet, dass der Umtausch der abgestempelten Eisenbahn-Prioritätsobligationen gegen 3½ % Preussische Konsols ausser in Berlin und in den betreffenden Domizilen der einzelnen Eisenbahnen auch in Frankfurt a/M. und Hamburg erfolgen kann und zwar bis zum 15. Februar.

Kündigung von Prioritäten.

Die nicht zum Umtausch in 3½ % Konsols angemeldeten Köln-Mindener Prioritäten IV Lit. A und B und Emission VII sind zur Rückzahlung am 1. Juli 1890 gekündigt.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld kündigt jetzt die nicht rechtzeitig zum Umtausch gegen 3½ % Preussische Konsols eingereichten 4 % Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen VII. und VIII. Serie zur baaren Rückzahlung am 1. Juli 1890. Zum gleichen Termine werden seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg die nicht abgestempelten 4 % Magdeburg-Halberstädter Prioritäten von 1873, 4 % Magdeburg-Leipziger Prioritäten Lit. B gekündigt. Hier in Berlin erfolgt die Auszahlung bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse (Leipziger Platz 17).

Einnahmen der Preuss. Staatsbahnen in 1889.

Im Jahre 1889 wurden im Vergleich zum Vorjahre bisher vereinnahmt:

im	für Personen 1889	gegen 1888	für Güter 1889	gegen 1888
	Mark			
Januar	12 042 459	+ 712 588	45 895 319	+ 3 093 865
Februar	9 942 873	— 321 275	42 081 655	+ 305 210
März	13 108 879	+ 919 166	48 722 475	+ 3 727 320
April	17 457 714	+ 1 566 728	45 217 390	+ 3 238 328
Mai	17 058 273	— 1 727 249	43 205 495	+ 1 274 407
Juni	22 020 886	+ 4 626 383	42 606 921	+ 230 229
Juli	23 791 809	+ 1 504 526	48 435 753	+ 5 331 097
August	22 901 263	+ 2 107 553	51 607 536	+ 5 302 983
September	21 460 097	+ 1 891 648	50 871 901	+ 3 829 908
Oktober	18 058 091	+ 1 315 477	56 880 326	+ 3 886 579
November	14 392 493	+ 1 332 572	54 713 964	+ 2 795 390

	insgesammt 1889	gegen 1888
Januar	60 925 159	+ 4 000 720
Februar	54 725 814	— 9 318
März	66 773 565	+ 5 476 117
April	65 575 906	+ 5 371 118
Mai	63 309 945	+ 284 204
Juni	67 595 767	+ 5 443 456
Juli	75 401 709	+ 7 469 903
August	77 607 716	+ 8 018 065
September	75 600 156	+ 6 121 442
Oktober	78 517 062	+ 5 926 579
November	72 479 204	+ 4 740 009

In den Monaten April/Oktober wurden insgesammt erzielt

	1889	gegen 1888
	582 759 710 M.	+ 45 540 392 M.
Betriebslänge	23 891 km	+ 704 km
für 1 km	24 821 M.	+ 1 319 M.

Rückfahrkarten IV. Klasse.

Kürzlich ging durch verschiedene Zeitungen die Nachricht, dass am 1. Dezember v. J. auf den Preussischen Staatsbahnen Rückfahrkarten IV. Klasse eingeführt worden seien. Da diese Notiz zu einer irrthümlichen Auffassung Anlass geben kann, so erinnert der „Berl. Actionär“ daran, dass es sich nicht um Rückfahrkarten im gebräuchlichen Sinne (also mit Preisermässigung), sondern um Doppelkarten handelt, welche lediglich zur Erleichterung des Schalterdienstes ausgegeben werden, ebenso viel kosten als zwei einfache Billets und zur Hin- und Rückfahrt am Tage der Ausgabe berechtigen. Eine Preisermässigung tritt somit durch diese Einrichtung nicht ein, wird auch kaum zu erwarten sein, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten sich dahin geäussert, dass die Einführung ermässigter Rückfahrkarten für die IV. Wagenklasse durch finanzielle Rücksichten verboten werde, auch der Fahrpreis von 2 ₰ für 1 km so niedrig sei, dass eine weitere Ermässigung nicht angängig erscheine.

Chausseehaus-Schlangenbad.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Chausseehaus nach Schlangenbad beauftragt worden.

Herabsetzung der Eisenbahntarife für Steinkohlensendungen von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und nach Wandsbek.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona erlässt namens der betheiligten Verwaltungen folgende wichtige Bekanntmachung, betreffend den Steinkohlen- usw. Verkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona sowie nach Wandsbek: I. Die in dem Kohlen-Ausnahmetarife vom 1. November 1887 bisher erfolgte Unterscheidung zwischen Dampferheizzwecke bezw. für den Export von Kohlen zum Ortsverbrauch nach Hamburg kommt mit dem 2. Januar 1890 in Wegfall. Von diesem Zeitpunkte ab kommen die bisherigen ermässigten Frachtsätze für Heiz- und Exportkohlen nach Hamburg in Gruppe 1 von 55 M. für 10 000 kg usw für alle nach Hamburg bestimmten Kohlensendungen bei Aufgabe von 50 000 kg gleichmässig, und zwar sofort, im Kartirungswege zur Anwendung. Eine Kontrole über etwaige Verwendungszwecke der nach Hamburg bestimmten Kohlen findet nicht mehr statt. II. Vom 2. Januar 1890 ab werden die bisherigen Kohlenfrachtsätze für mindestens 50 000 kg im Verkehr mit Sternschanze, Schulterblatt und Altona-Ottensen loco um 5 M., mit Bahrenfeld um 3,20 M. und mit Wandsbek um 4 M für 10 000 kg ermässigt. III. Die in dem Kohlen-Ausnahmetarife vom 1. November 1887 für mindestens 50 000 kg enthaltenen Frachtsätze für Altona-Kai von 55 M. für 10 000 kg i Gruppe I usw. werden mit Wirkung vom 15. Februar 1890 a um je 1 M. erhöht, sodass von diesem Zeitpunkte an ein Unterschied in den Frachtsätzen für Altona-Ottensen loco und Altona Kai nicht mehr besteht. Die Kontrole über die etwaigen Verwendungszwecke der Kohlen entfällt auch bezüglich des Verkehrs mit Altona-Kai. Die Frachtsätze für Altona-Kai komme indessen nur für solche Kohlensendungen zur Anwendung, welch nicht durch Landfuhrwerk abgefahren werden. IV. Insowe nach vorstehendem sich im Rheinisch-Westfälischen Kohlenverkehre Frachtbegünstigungen bezw. Erhöhungen ergeben, b ziehen sich dieselben nicht etwa allein auf Steinkohlen, sondern auch auf Steinkohlenbriquetts, Koks (ausgenommen Ga koks), Braunkohlen und Braunkohlenbriquetts.

Desinfektion der Viehladerampen usw.

Seitens der ständigen Tarifkommission sind Erhebunge darüber im Gange, ob es nicht angezeigt erscheint, den Neben Gebührentarif im Deutschen Eisenbahntarif für die Beförd rung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren unter C. XI. dahin abzuändern, dass für die Desinfektion der Viehlad rampen, der Vieh-Ein- und Ausladeplätze und der Viehhöf sofern solche von der zuständigen Behörde angeordnet i (§ 1 Absatz 3 des Gesetzes von 25. Februar 1876) eine Gebü nicht mehr zu erheben ist. Es hat sich nämlich herausgestel dass die Selbstkosten der Eisenbahnen für die Desinfektion d Viehladerampen usw. namentlich bei zahlreich hintereinand folgenden Verladungen erheblich geringer sind, als die na dem Neben-Gebührentarif zur Erhebung gelangende Zuschlag gebühr von 1 M. für den Wagen.

Ostpreussische Südbahn.

Die Betriebseinnahme der Ostpreussischen Südbahn für d Monat Dezember v. J. betrug nach vorläufiger Feststellung Personenverkehr 62 075 M., im Güterverkehr 201 900 M., an Extı ordinarien 16 874 M., zusammen 280 849 M.; darunter Strec Fischhausen-Palmnicken 4 412 M., im Monat Dezember 1888 pı visorisch 561 935 M., mithin gegen den entsprechenden Mor des Vorjahres weniger 281 081 M., im ganzen vom 1/1. 31/12. 1889 provisorisch 4 681 534 M. (definitive Einnahme a Russischem Verkehr nach Russischem Stil), gegen 5 608 630 im Vorjahr, mithin gegen den entsprechenden Zeitraum (Vorjahrs weniger 927 086 M.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden der Zeit vom 1. bis 15. Dezember v. J. täglich im Durchschn abgefahren 199 Wagenladungen gegen 264 Wagenladungen 10 t in der voraufgegangenen 14tägigen Zeit und 247 Wag ladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres.

Gesammtabsatz betrug in der ersten Dezemberhälfte v. J. 2 396 Wagenladungen gegen 3 205 Wagenladungen in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Verminderung der Abfuhr ist infolge einer 6tägigen Betriebsstörung auf der Zeche Gneisenau eingetreten.

Hamburgs Entwickelung seit dem Zollanschlusse.

Hamburgs Entwickelung seit dem Zollanschlusse wird in dem Berichte der dortigen Handelskammer für 1889 wie folgt besprochen:

„Nachdem sich der Zollanschluss Hamburgs vor länger als einem Jahre vollzogen hat, liegt die Frage nahe, welchen Einfluss derselbe auf die Entwickelung unserer Stadt gehabt hat. Die Antwort wird dahin zu lauten haben, dass Hamburg sich unzweifelhaft einer rasch vorwärtsschreitenden Entwickelung erfreut, welche ihren prägnantesten Ausdruck in der Thatsache findet, dass der Raumgehalt der angekommenen Seeschiffe, welcher im vorigen Jahre eine Zunahme von über 400 000 t gegenüber 1887 aufwies, in diesem Jahre eine weitere Zunahme von fast 500 000 t erfahren hat, und dass die Zunahme des Waarenverkehrs an den Kais, da die Schiffe vielfach voller beladen waren, eine noch grössere gewesen ist. Wie weit dieser Aufschwung direkt auf den Zollanschluss zurückzuführen ist, wie weit andere Einflüsse für ihn maassgebend waren, lässt sich im einzelnen schwer nachweisen oder schätzen. Ein Zusammenhang mit der eingetretenen Aenderung der Zollverhältnisse ist im allgemeinen recht wohl erkennbar in der Ausdehnung des Geschäfts zweiter Hand und des kleineren Geschäfts nach unserem Hinterlande, sowie in der Zunahme grossgewerblicher Thätigkeit in dem angeschlossenen Gebiete unserer Vororte. In letzterer Beziehung dürften die Vortheile unserer Lage als Hauptstapelplatz überseeischer Rohprodukte einerseits, und als Hauptausgangspunkt des Elbeverkehrs andererseits, sich immer mehr geltend machen. Für die Weltmarktstellung unseres Platzes dürfen wir schon jetzt die von der Handelskammer in den Anschlussverhandlungen stets verfochtene glückliche Verbindung der Erhaltung eines zollfreien Verkehrsgebietes mit dem Zollanschlusse der übrigen Stadt als einen unbestrittenen Erfolg kennzeichnen. Unter der Gunst dieser Verhältnisse, welche u. a. auch in dem Zuzuge vieler inländischer und ausländischer Firmen zum Ausdruck kommt, wird es in unserem Platz ermöglicht, den überseeischen Handel Deutschlands, welcher für dessen Gesammthandel eine immer steigende Bedeutung gewinnt, und der naturgemäss zum grossen Theil über Hamburg geht, in seinen Bestrebungen zu fernerer Ausdehnung wirksam zu unterstützen. Dankbar anerkennen wir auch das Bestreben der Eisenbahnen, in erster Linie der Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung, den Deutschen Ausfuhrhandel zu heben und möglichst über Deutsche Häfen zu leiten. Schliesslich und nicht zum mindesten ist aber der Aufschwung der Thatkraft unserer Kaufmannschaft zu verdanken, welche nicht säumte, sich in ihren Geschäftseinrichtungen den veränderten Verhältnissen anzupassen und, die günstigen Verhältnisse für unseren Platz anerkennend, energische Anstalten zur Ausdehnung unseres Verkehrs zu treffen.

Aber auch ungünstige Erscheinungen haben sich mit dem Zollanschlusse geltend gemacht, unter denen wir namentlich mancherlei Erschwerungen im Platzverkehr und manche Erhöhungen der Platzspesen hervorheben müssen. Dass die Trennung des einheitlichen Verkehrsgebietes der Stadt durch eine Zolllinie Störungen und Weiterungen verursachen werde, damit musste stets gerechnet werden; doch darf auch nicht übersehen werden, dass manche dieser ungünstigen Erscheinungen nicht eigentlich auf den Zollanschluss zurückzuführen, sondern zum Theil unvermeidliche Folgen der durch den gesteigerten Umfang des Geschäfts bedingten Vergrösserung der Entfernungen und der zeitweiligen Unzulänglichkeit der Verkehrsanlagen für den plötzlich in so ausserordentlichem Maasse angeschwollenen Verkehr waren. Wie aber diese Schwierigkeiten in dem Gesammtbilde unserer Handelsverhältnisse überhaupt nur eine untergeordnete Rolle spielen, so ist namentlich erfreulich, dass viele derselben schon jetzt, dank den Bemühungen aller betheiligten Behörden und den Veranstaltungen der Privaten, beseitigt oder doch wesentlich abgeschwächt sind, und dass eine weitere Besserung auf diesem Wege, besonders durch die theils in der Ausführung, theils in der Vorbereitung begriffenen umfangreichen Erweiterungen der hiesigen Verkehrsanlagen zu erwarten steht."

Von den Pferdebahnen Berlins.

Vom 1. April 1888 bis zum 31. März 1889 haben sich in Berlin die Pferdebahngeleise um 6 171,05 lfd. Meter eingeleisige Strecken und 3 151,79 m zweigeleisige Strecken vermehrt. Die an die Stadt zu leistende vertragsmässige Rente für den Strassenbau betrug bei der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft 218 993,73 *M.*, bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft 42 692,77 *M.*, bei der Charlottenburger Pferdebahngesellschaft 17 499,05 *M.*, sodass im Etatsjahr 1888/89 im ganzen 279 145,55 *M.* für die Unterhaltung des Strassenkörpers, soweit er von den Pferdebahnen benutzt worden ist, gezahlt worden sind. Die Abgaben an die Stadt aus dem Bruttoertrage sind gewesen bei der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft 829 480,32 *M.*, bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft 49 224,42 *M.*, zusammen 878 704,74 *M.* Die zu leistende Abgabe der Berlin-Charlottenburger Pferdebahngesellschaft stand beim Schluss des Etatsjahres noch nicht fest, da infolge der schlechten Einnahmen dieser Gesellschaft noch Verhandlungen über die Höhe des der Berechnung zu Grunde zu legenden Prozentsatzes schwebten.

Augsburger Trambahn.

Die am 30. Dezember v. J. stattgehabte Generalversammlung genehmigte die Bilanz und den Bericht für das Rechnungsjahr 1888/89; dasselbe ergab abzüglich der Unkosten einen Einnahmeüberschuss von 40 168 *M.* Diesem stehen gegenüber Zinsen und Abschreibungen 77 141 *M.*, so dass ein Verlust von 36 973 *M.* resultirt.

Elektrische Hochbahn Elberfeld-Barmen.

Die städtischen Behörden haben, wie wir der „Magd. Ztg." entnehmen, einen Vertrag mit der Firma Siemens & Halske bezüglich Ausführung und Betrieb einer elektrischen Hochbahn genehmigt. Die Ausführung und der Betrieb erfolgt für Rechnung der Firma. Die Städte können die Anlagen nach je 5 Jahren erwerben. Der Preis beträgt eine auf der Grundlage einer $4\frac{1}{2}$ % Verzinsung des Durchschnittserträgnisses der drei besten Betriebsjahre gefundene Summe, mindestens aber 120 % des Gesammtanlagekapitals. Die Dauer des Vertrages beträgt 90 Jahre, nach Verlauf welcher die Anlagen, ausschliesslich des beweglichen Inventars, unentgeltlich in den Besitz der Städte übergehen. Die Kosten sind ausschliesslich Grunderwerb auf 6 Millionen Mark veranschlagt.

Casseler Strassenbahngesellschaft.

Nach dem Jahresbericht und der Bilanz für das abgelaufene Rechnungsjahr, welche von der im Dezember v. J. stattgehabten Generalversammlung genehmigt wurden, ergab sich nach den Abschreibungen ein Ueberschuss von 15 346,23 *M.*, welcher zu Reservestellungen, Tantièmen und Vertheilung einer Dividende von $1^1/_4$ % verwendet wurde. Der Bericht erwähnt, dass das abgelaufene Rechnungsjahr eine erhebliche Mehreinnahme (11 988,80 *M.*) erbracht habe, welche es ermöglichte, den aus dem Vorjahr übernommenen Verlustsaldo auszugleichen, und welche nach den erforderlichen Abschreibungen den oben bezeichneten Reinertrag übrig liess.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Unter der Firma „Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden", zur Unterscheidung von der bestehenden Tramways Company of Germany Limited, welche auch „Dresdener Strassenbahnen" zeichnet, ist nunmehr die zum Ausbau und Betriebe des neuen Dresdener Pferdebahnnetzes gebildete Aktiengesellschaft im Handelsregister zur Eintragung gelangt. Alleiniger Vorstand des Unternehmens ist Postsekretär a. D. Stössner; dem Aufsichtsrathe gehören an die Herren Rechtsanwalt Georg Schubert I, Vorsitzender, Konsul G. Arnstädt (Dresdener Bank) stellvertretender Vorsitzender, Bankier Henri Palmié (Günther und Rudolph), Ernst Grumbt, Robert Bierling, Oskar Schwab und Robert Eisenreich. Das Aktienkapital beträgt 3 Millionen Mark. Die den Herren Grumbt, Bierling und Schwab von den städtischen Kollegien ertheilten Konzessionsrechte sind mit allen Verpflichtungen, insonderheit mit den den Bau der Linien und die Errichtung des Depots betreffenden Verträgen, auf die Gesellschaft übergegangen.

Frankfurter Trambahn.

Nach einer Brüsseler Meldung wird die Dividende auf die Aktien der Frankfurter Trambahn für das laufende Jahr 10 % betragen.

Vom Nord-Ostseekanal.

In Rendsburg kam, wie „Das Schiff" berichtet, in einer Sitzung der städtischen Verwaltungsbehörden am 27. Dezember v. J. ein Schreiben des Reichsamts des Innern zur Verlesung, laut welchem von demselben der am 12. September 1889 seitens der Stadt mit der Kaiserlichen Kanalkommission verabredete Vergleich bestätigt, ausserdem aber mitgetheilt wird, dass der förmliche Vertrag zwischen der Stadt Rendsburg und dem Reich nachfolgen wird. Bekanntlich wird der Wasserspiegel der Obereider bis zur Höhe des Wasserspiegels im späteren Nord-Ostseekanal gesenkt, die Obereider also unmittelbar an den Kanal selbst angeschlossen. Zur Verbindung zwischen Kanal und Untereider wird im Kronwerk bei Rendsburg, in der Nähe der jetzigen Schleuse, eine neue Schleuse von 5,5 m Tiefe über dem Drempel hergestellt. Für den von Norden nach Rendsburg kommenden Landverkehr werden über dem Ober- und Unter-

haupt der Schleuse je eine Brücke angelegt. Zur Ueberführung des Eisenbahnverkehrs wird gleichfalls eine neue Eisenbahndrehbrücke angelegt. Den für diese Anlagen nöthigen Grund und Boden gibt die Stadt, soweit städtisches Besitzthum in Frage kommt, unentgeltlich her. Dafür, dass die Stadt auf alle ihre Forderungen, welche sie bisher aus der Senkung des Wasserspiegels der Obereider herleitete, durchaus verzichtet und dem Reich auch sonstige Forderungen Privater fernhält, erhält sie eine Abfindungssumme von 300 000 ℳ. Die Herstellung von Hafen- und Kaianlagen will das Reich nicht übernehmen, sondern verweist die Stadt Rendsburg in dieser Beziehung an den Preussischen Fiskus. Bezüglich des südlich der Stadt am neuen Kanal geplanten Hafens, den die Einwohner des Neuwerks besonders herbeiwünschen, tauchen neuerdings Vorschläge auf, welche diese Anlagen am Ende der Kaiserstrasse in der Nähe der Rendsburger Kasernen ausgeführt wissen wollen.

Aus Bayern.

Bayerische Staatsbahnen (Bauleistung).

⊙ Im Jahre 1888 wurden in Bayern bei den Bahnbauarbeiten in runden Zahlen 750 000 cbm Erdmassen bewegt, dann 13 200 Kubikmeter Mauerwerk für Kunstbauten und 11400 cbm Mauerwerk für Hochbauten hergestellt. Ferner wurden 178 700 lfd. Meter Geleise und 340 Stück einfache Kreuzungs- und Doppelweichen, theils verzogen, theils neu, gelegt. Die grösste Zahl der hierbei verwendeten Arbeiter betrug 7 400, die Zahl der Baulokomotiven 12, jene der Rollwagen 620. Die gesammten Bauausgaben des Jahres 1888 beziffern sich auf 8 003 745 ℳ.

Hergatz-Landesgrenze (Wangen).

Diese Linie verbindet die Bayerische Eisenbahnstation Hergatz der Bahnlinie Kempten - Lindau mit der nur 5,05 km entfernten Württembergischen Endstation Wangen der Zweigbahn Kisslegg - Wangen. Die Bahn verlässt die 554,78 m hoch über dem Meere gelegene Station Hergatz in nordöstlicher Richtung gegen Kempten hin als rechtsseitiges Geleise der Bahnlinie München - Lindau, zweigt dann bald von letzterer mittelst einer Kurve nach Nordwest ab und erreicht in fast direkt nördlicher Richtung dicht an der Landesgrenze hinziehend den Anschlusspunkt an den Württembergischen Theil der Bahn, nachdem die Wasserscheide zwischen der oberen Argen und der Laiblach in einem die Distriktsstrasse Hergatz - Wangen westlich vom Orte Itzlings kreuzenden Einschnitte mit einer kleinen verlorenen Steigung überschritten ist. Auf der Württembergischen Strecke sind 3 Eisenbahnbrücken, hierunter der Argenviadukt bei Wangen mit 3 Oeffnungen erwähnungswerth. Was die Höhenentwickelung der Bahn betrifft, so steigt diese von Hergatz ab mit 6 % bis zur obengenannten Wasserscheide an, worauf sie sich mit einer Neigung von 3 % auf die mit der Württembergischen Staatsbahnverwaltung vereinbarte Anschlusshöhe hinabsenkt, welche 2,72 m über der Stationsplanie Hergatz liegt. Die Länge der Bahn von der Mitte des Betriebs - Hauptgebäudes Hergatz bis zur Landesgrenze beträgt 3,22 km, die Maximalsteigung 6 % und der kleinste Bogenhalbmesser 400 m. Die verlorene Steigung beträgt 2,01 m; die Gesammtlänge der geraden Strecken 48,17 % der ganzen Bahnlinie. Die vorkommenden Kunstbauten (auf Bayerischem Gebiete) sind von geringer Bedeutung. Die Bauarbeiten begannen Ende August 1888 und wurden im Laufe des Jahres 1889 fertiggestellt. In der Station Hergatz wurden ausser verschiedenen kleineren Umbauarbeiten eine grosse Drehscheibe neufundirt. Die Betriebseröffnung ist für das Frühjahr 1890 in Aussicht genommen.

Aus der Schweiz.

Konzession einer Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn.

Die Bundesversammlung hat am 19. Dezember v. J. die Konzession zum Bau und Betrieb einer Zahnradbahn vom Orte Tracht bei Brienz nach dem Rothhorn (Kanton Bern) ertheilt. Die Spurweite der Bahn wird zu 0,8 m angenommen, um bei der hieraus resultirenden reduzirten Planumbreite und Anwendung kleiner Kurvenradien (80 m) ein Anschmiegen an die Terrainkonfiguration zu ermöglichen und dadurch die Kosten des Unterbaues herabzudrücken. Die Bahn wird eine ungefähre Länge von 7 600 m erhalten und Steigungen von 18 bis 25 % aufweisen. In den Stationen ist eine Steigung von 5—6 % angenommen. Die zu ersteigende Höhe beträgt 1 682 m. Als wichtigere Objekte der Bahnanlage sind 6 Brücken von 6—18 m Spannweite und 3 Tunnel zu erwähnen. Für den Oberbau sind Schienen von 20 kg Gewicht für das laufende Meter und eiserne Querschwellen, sowie die Einlegung einer Abt'schen Zahnschiene mit zwei Lamellen in Aussicht genommen. Die Baukosten sind zu 2 Millionen Francs veranschlagt.

Konzession einer Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen.

Die Bundesversammlung hat am 19. Dezember v. J. die Konzession einer Drahtseilbahn von dem Städtchen Rheineck nach dem schön gelegenen gewerblichen und industriellen Kurorte Walzenhausen ertheilt. Die projektirte Bahn würde 5 Minuten vom Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen die Thalstation erhalten, mit einer leichten Kurve von 1 000 m Radius und einer grössten Steigung von etwa 27 % bis zum Dorfe Walzenhausen emporsteigen, wo sie am Fusse des neuen Kurhauses ihre Endstation erhält. Die Länge der Bahn würde etwa 1 200 m und die zu ersteigende Höhe 252 m betragen. Die Spurweite ist zu 1 m angenommen. Die Bahn wird doppelspurig mit 3 Schienen angelegt. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht vorgesehen. Die Anlagekosten werden zu 500 000 Frcs. oder 416 667 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Nordostbahn.

In seiner Sitzung vom 28. Dezember v. J. hat der Verwaltungsrath in erster Linie mehrere Beschlüsse, Personaländerungen betreffend, gefasst, dann verhandelte derselbe und beschloss, Aenderungen in der vom Bundesrathe aufgestellten Berechnung der Konzessionsgebühr für 1888 zu verlangen und welche Vorbehalte dabei zu formuliren seien.

Er hat einen Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen über Lieferung von 20 gedeckten und 10 offenen Güterwagen genehmigt und die Direktion zur Nachbestellung von weiteren 40 gedeckten und 20 offenen Güterwagen, lieferbar im Jahre 1891, ermächtigt.

Er hat an seinem Orte die das Jahr 1888 umfassenden Rechnungen der Argauischen Südbahn abgenommen.

Durch einen ihm erstatteten Bericht über die Ergebnisse der Betriebsverwaltung in den drei ersten Quartalen von 1889, Quartal I und II definitiv, III approximativ, wurden gegenüber den nämlichen Rechnungen des Vorjahres folgende Zunahmen konstatirt: der Betriebseinnahmen um 852 580 Frcs. (7,5 %), der Nettoausgaben um 154 279 Frcs. (3,1 %), des Ueberschusses der Einnahmen um 698 241 Frcs. (10,8 %), des Ueberschusses der Einnahme der Gewinn- und Verlustrechnung um 378 270 Frcs. (21,6 %), des Gesammtertrages somit um 1 076 511 Frcs. (13,1 %).

Gotthardbahn.

Die Direktion der Gotthardbahn hat nicht nur eine wesentliche Erhöhung des Kilometergeldes für das Zugpersonal beschlossen, sondern gleichzeitig verfügt, dass jedem Beamten und Angestellten eine Gratifikation von 40 bis 100 Frcs, je nach dem Gehalt, auf Neujahr 1890 verabfolgt werde und zwar mit Rücksicht auf den ausserordentlich vermehrten Verkehr und in Anerkennung des Eifers, welchen das Personal zur Bewältigung dieser Arbeit an den Tag gelegt hat.

Eisenbahn St. Gallen - Rapperswyl - Samstagern - Zug.

Die Regierung des Kantons Zug hat dieses Konzessionsgesuch beim Schweizerischen Eisenbahndepartement im ablehnenden Sinne begutachtet.

Aus Asien.

Anatolische Bahnen.

Ueber die Entwickelung des Verkehrs auf der Anatolischen Eisenbahn Haydar Pascha-Ismid-Angora wird berichtet, dass im November 1889 auf der Strecke Haydar Pascha-Ismid die Betriebseinnahmen 66 735,06 Frcs. (für 1 km 733,35 Frcs.), die Betriebsausgaben 39 046 03 Frcs. (für 1 km 429,08 Frcs.) betrugen. Vom 7. Januar bis zum 30. November 1889 betrugen die Betriebseinnahmen 731 111,97 Frcs. (für 1 km 8 034,20 Frcs.), die Betriebsausgaben 431 399,44 Frcs. (für 1 km 4 740,65 Frcs.).

Eisenbahnen in den Malayischen Staaten.

Seitens der Englischen Regierung ist in den letzten Jahren mit dem Bau von Eisenbahnen in den unter ihrer Schutzherrschaft stehenden Malayischen Staaten der Anfang gemacht worden. In den Jahren 1884 und 1885 wurde, wie das „Archiv für Eisenbahnwesen“ nach „Further Correspondence respecting the Protected Malay States“ berichtet, im Staate Perak eine Eisenbahn von Thaipeng nach Port Weld mit einer Hafenbahn an letzterem Orte gebaut. Die Länge derselben beträgt rund 13 km. Eine zweite, 32 km lange Bahn wurde im Staate Selangor im Jahre 1884 begonnen und am 1. Januar 1887 in ihrem vollen Umfange dem Verkehre übergeben. Dieselbe geht von Kuala Lumpur nach dem am Klangflusse gelegenen Orte Bukit Kuda. Ihr Anlagekapital beläuft sich auf 120 245 £ (2 404 900 ℳ), rund 74 000 ℳ für 1 km. Wie wir derselben Quelle entnehmen, haben sich diese Eisenbahnen im Jahre 1887 sehr gut entwickelt, viel zur Hebung der Landeswohlfahrt beigetragen und auch gute Erträgnisse geliefert. Das Anlagekapital der Eisenbahn von Thaipeng nach Port Weld hat sich

mit 5½ %, jenes der Bahn von Kuala-Lumpur nach Bukit-Kuda mit 7⅓ % verzinst. Neuerdings ist die Bahn von einer Anzahl angesehener Chinesischer Firmen für jährlich 50 000 £ auf zwei Jahre gepachtet worden, ein für die Regierung sehr vortheilhaftes Geschäft. Diese günstigen Erfolge haben die Regierung veranlasst, den Bau weiterer Eisenbahnen in Aussicht zu nehmen. Eine soll von Malacca nach Kuâla Pilah gehen; eine zweite (etwa 33⅓ km lange) die Hauptstadt Seremban des Staates Sungei Ujong mit dem Hafenplatze Tanjong Kemuning (zwischen der Mündung des Flusses Lukut und dem Vorgebirge Rachador) verbinden. Man erwartet von dieser Bahn eine weitere Aufschliessung des Landes und insbesondere die Hebung der dortigen Bergwerksunternehmungen.

Aus Nordamerika.

Wettbewerbsmaassregeln.

Die in Nr. 70 S. 711 Jahrg. 1889 d. Ztg. mitgetheilte Vermiethung von 400 Viehwagen seitens der Chicago & Alton-Eisenbahn an die Amerikanische „Live Stock Commission Co." ist nach einer Bekanntmachung jener Eisenbahn gegenwärtig im Einverständniss mit der Mietherin infolge der Einwirkung des Zwischenstaats-Verkehrsverbandes, welcher die gegen die Bahn wegen jener Maassregel von Mitbetheiligten angebrachte Beschwerde für gerechtfertigt erachtet hat, aufgehoben worden.

Personen-Beförderungssätze.

Die „Eastern of Minnesota"-Eisenbahngesellschaft hat einen Tarifsatz von 25 D. für die I. Wagenklasse von St. Paul nach Newyork und von 24 D. nach Boston über die Duluth South Shore & Atlantic-Eisenbahn eingeführt. Dieselben Sätze bestehen von Duluth nach Newyork und Boston über die Duluth, S. S. & A. und die Canadische Pacific-Eisenbahn. Eine Vergleichung der Sätze der „Soo"- und der Chicagolinien ergibt folgende Unterschiede der Beträge für Boston:

Linie:	I. Kl. limited D.	II. Kl. limited D.
„Eastern & Duluth, South Shore & Atlantic"	24,00	21,00
„Soo" und Canadische Pacific	28,70	24,40
über Chicago	33,50	28,00

Der I. Klassepreis nach Boston über die „Eastern" und ihre Verbindungsstrecken ist um 9,50 D. geringer als der Preis über Chicago. Die oben für die „Eastern of Minnesota" erwähnten Preise sind auch in Gültigkeit über die St. Paul & Duluth-Eisenbahn, welche die gleichen Anschlüsse mit der Duluth, South Shore & Atlantic wie bei den zuerst erwähnten Linien hat.

Die ostwärts führenden Bahnen von St. Louis haben ihre Personen-Fahrpreise von dieser Stadt nach Newyork neu geregelt, wie folgt:

Linien:	I. Kl. limited D.	II. Kl. limited D.
Sämmtliche „Vandalia"-Linien	23,50	19,00
„Big four" und Newyork Central	23,50	19,00
„ „ „ alle anderen Strecken über Buffalo	22,50	19,00
Wabash und Newyork Central	23,50	19,00
„ „ alle anderen Strecken über Buffalo	22,50	19,00
Ohio & Missisippi und Baltimore & Ohio	21,50	18,00
„ „ „ „ Erie-Eisenbahn	21,50	18,00
„ „ „ „ Chesapeake & Ohio	20,50	18,00

Alle diese Sätze sollen vom 8. Dezember ab auf 3 Monate in Gültigkeit bleiben.

Zusammenlegung.

Nach Vereinbarung zwischen Präsident Adams von der Union Pacific-Eisenbahn und der Verwaltung der Denver, Texas & Fort Worth-Eisenbahn wird — nach erfolgter Genehmigung seitens der Verwaltungsräthe beider Bahnen — letztgenannte Bahn in die „Kontrole" der ersteren übergehen und damit, wie die „Newyorker Handelszeitung" mittheilt, eine dem gleichen Einfluss unterliegende Linie vom Meerbusen von Mexiko nach dem Puget Sund (hoch nordwestliche Pacificküste im Staat Washington) hergestellt werden. Man beabsichtigt, eine besondere Gesellschaft zu gründen, welche den Namen Union Pacific, Denver & Gulf-Eisenbahngesellschaft führen und die Fort Worth sowie die Coloradolinien der Union Pacific-Eisenbahn, mit Ausschluss der alten, jetzt unter dem Namen Denver, Leadville & Gunnison gehenden South Park-Eisenbahn, in sich aufnehmen soll. Neue Werthpapiere werden, vorläufig wenigstens, nicht ausgegeben werden. Die neue Gesellschaft wird den Betrieb von etwa 2 250 km Bahn von Cheyenne und Denver ab nach dem Meerbusen von Mexiko übernehmen.

Die „Weltmesse".

Der Sicherheitsfonds für die in Newyork im Jahre 1892 abzuhaltende Weltausstellung (World's fair = Weltmesse) ist bis zum 30. November v. J., nach Auslegung der Zeichnungslisten während 32 Tagen mit etwas über 5 000 000 D. gezeichnet. Die bedeutendste Tageszeichnung von 611 259 D. geschah am 21. November v. J., an welchem Tage allein die Handelsverwaltung der Lagerbier-Brauerei 362 767 D., Jay Gould, die Manhattan-Eisenbahngesellschaft und die „Western Union Telegraph Co." je 25 000 D. zeichneten. Das ausführende Generalkomitee hat entschieden, dass die Zeichnungslisten, obwohl der ursprünglich verlangte Betrag nun aufgebracht ist, doch noch offen gehalten werden sollen, um sowohl den Bürgern von Newyork wie auch denen der Nachbarstädte noch ferner die Möglichkeit zu gewähren, an der Bekundung des jetzt zum ersten Mal erwachten und gezeigten Gemeinsinns theilzunehmen.

Es hängt aber noch von dem demnächstigen Beschlusse des Kongresses ab, ob eine Weltausstellung überhaupt und in welcher Stadt abgehalten werden soll. Bewerber hierzu sind ausser Newyork noch: Chicago, Washington und St. Louis.

Staatliche Ueberwachung in Jowa.

Das Staats-Eisenbahnamt in Jowa, bei welchem von den Bewohnern der an einer Zweiglinie der Chicago, Burlington & Quincy Eisenbahn belegenen Ortschaft Mount Ayr, Ringgold County, über mangelhafte, nur durch einen gemischten Zug täglich ausgeführte Bahnverbindung Beschwerde geführt war, hat nach der „Railr. Gazette" der Bahn aufgegeben, täglich einen Personenzug in beiden Richtungen zu fahren, da für sie der Werth einer Zweigbahn nicht blos in dem Einkommen derselben an sich, sondern auch in dem Einfluss des Zweiges als Zubringer von Verkehr für die Hauptbahn liege.

Aufgeben des Pensylvania-Kanals.

Eine der „Railr. Gazette" aus Huntington, Pa., zugegangene Mittheilung sagt: „Der alte Pensylvania-Kanal, welcher vor 60 Jahren der Weg für Handel und Reisen vom einen Ende des Staates zum anderen war, ist nun thatsächlich aufgegeben. Regelmässige und schwere Verluste haben den Betrieb des Kanals während längerer Zeit begleitet und jetzt, wo ihn die Pensylvania-Eisenbahngesellschaft besitzt, welche die gesammten früher auf dem Kanal gefahrenen Güter befördert, ist die Entscheidung der vollständigen Zerstörung desselben gefallen. Es wird auch, wie es scheint, weder von der Eigenthümerin, noch von dem Publikum gewünscht, ihn ferner zu erhalten. Zuerst wurde der westliche Theil aufgegeben, später zerstörten die Fluthen einen Theil im Osten, der demnächst wieder ausgebessert wurde.

Als ein Verbindungsglied zwischen dem Osten und dem Westen vermittelte früher der Kanal einen gewaltigen Verkehr. Von 1830 ab, dem Jahr der Betriebseröffnung, bis 1850, als die Pensylvania-Eisenbahn ihre Strecke von Philadelphia bis Pittsburgh vollendete, bot der Kanal das einzige Beförderungsmittel für Personen und Güter durch das Land. Von 1850 bis jetzt wurde er noch zu einem Theil zur Beförderung von Kohlen, Erzen, Steinen und Holz aufrecht erhalten.

Von Huntington westlich bis Pittsburgh wurde der Kanal am 29. Juni 1889 durch die überwältigenden Wasserfluthen gänzlich zerstört und auf 29 Meilen östlich von ersterer Stadt ist er thatsächlich in gleicher Verfassung. Sein Lauf ist jetzt verdeckt durch Haufen von Trümmern und Felsen, welche an einzelnen Stellen die Höhe der beiderseitigen Dämme erreichen. Die Pensylvania-Eisenbahn lässt an verschiedenen Stellen Vorarbeiten machen, um den Bahnkörper, zur Beseitigung mancher scharfen Krümmungen, auf das Kanalbett zu verlegen."

Aufhebung der „Commissions".

In einer sehr stark besuchten Versammlung der Haupt- (Trunk-) Bahnen ist mit Einstimmigkeit die Abschaffung der „Passenger commissions", der Gebühren für den Verkauf von Fahrkarten durch Beamte anderer Bahnen usw., beschlossen, und da auch der Central-Verkehrsverband durch Abgeordnete sein Einverständniss ausgesprochen hat, so ist, wie die „Railr. Gazette" äussert, zu erwarten, dass diesmal der Beschluss auch durchgesetzt werden wird. Zur Unterstützung der Beschuldigung der Eisenbahnpräsidenten, dass sie nicht wirksam die Interessen der Aktionäre wahrnähmen, hat nichts mehr beigetragen, als die bisherige Beibehaltung des „Commissions"-Systems. Beim Güterverkehr können sie geltend machen, dass sie die Frachtherabsetzungen selbst nicht durch gemeinsames Zusammenstehen hindern können; beim Personenverkehr steht ihnen eine solche Entschuldigung nicht zur Seite.

Bereits vor 2 Jahren erstrebte man die gleiche Reform einzuführen, damals wurde dies durch die ablehnende Haltung einer anschliessenden Bahn verhindert, welche aber jetzt von dieser Politik zurückgekommen ist, so dass Hindernisse nicht

mehr bestehen, diesen die öffentlichen Interessen und auch die der Bahnen selbst schädigenden Missbrauch abzuschaffen.

Beförderung der Farbigen.

In den südlichen Theilen der Vereinigten Staaten besteht noch immer das Bestreben, Farbige von der Gemeinschaft mit Weissen bei der Beförderung in der Eisenbahn auszuschliessen.

Der Gouverneur von Süd-Carolina, Richardson, hat in seiner Jahresbotschaft an die gesetzgebende Versammlung dieses Staates die Frage besonderer Einrichtungen für weisse und schwarze Reisende in Eisenbahnzügen wieder angeregt und es liegt nach seiner Meinung kein Grund vor, weshalb nicht abgesonderte und gleichmässige Bequemlichkeitseinrichtungen zum gemeinsamen Vortheil für das Publikum wie für die Bahnen, regelmässig sollten gewährt werden können, wie dies auch erfolgreich bereits im Staate Columbia ausgeführt sei. Der Gouverneur wünscht daher die Aufhebung des Staats-Civilrechtsgesetzes, welches die Konzession derjenigen Gesellschaft, die einen Unterschied bezüglich der Annehmlichkeitseinrichtungen zum Nachtheil der farbigen Leute macht, für verfallen erklärt.

Die Anschauungen des Gouverneurs stehen, sagt die „Railr. Gazette“, in gleicher Linie mit den in der Klagesache eines Farbigen namens Heard vor dem Bundes-Eisenbahnamte ausgesprochenen. Wagen von gleicher Sicherheit, Annehmlichkeit und Bequemlichkeit für die beiden Rassen zu verwenden, würde eine einfache Lösung dieser lästigen Frage sein und diese Aeusserungen von zwei verschiedenen Stellen bezeichnen vielleicht die einzige mögliche erfolgversprechende Lösung, aber weder der Gouverneur Richardson noch das Bundesamt haben angegeben, wie die Bahnen dies ausführen können mit nur einigem Maasse von Sparsamkeit. Bei gelegentlichem starken Verkehr können freilich alle Wagen gefüllt und mit Vortheil befördert werden, aber beide Amtsstellen sollten wohl wissen, dass der durchschnittliche Personenzug ohne Vortheil läuft, besonders auf Bahnen mit schwachem Verkehr, gleich den meisten in Süd-Carolina. Ein grosser Theil der vorhandenen Plätze wird stets leer gefahren und jede hinzukommende besondere Wagenklasse erhöht den Prozentsatz der leeren Sitze. Wo, bei nur einer Klasse, die Bahn für einen zu erwartenden Reisenden nur einen Platz bereit zu halten hat, muss sie bei zwei Klassen deren zwei verfügbar haben, weil sie nicht im Voraus wissen kann, in welcher Abtheilung er zu fahren wünscht. Manche Züge in Süd-Carolina können überhaupt nur je einen Wagen für sämmtliche Reisende gestellen, diesen aber einzutheilen in Abtheilungen für weisse und farbige Raucher und weisse und farbige Nichtraucher würde vier Abtheilungen erfordern und nur wenig Raum lassen für die Schwankungen in der Zahl der Reisenden, woraus schon allein sich die Verkehrtheit des Verlangens ergibt.

Gleichmässige Frachttarif-Klassifikation.

Die aus Vertretern der Hauptbahnen, des Centralverkehrs-, des West-Frachtverbandes und ähnlicher Vereinigungen bestehende Allgemeine Klassifikationskommission, welche seit 1—2 Jahren in unregelmässigen Zeitabschnitten Zusammenkünfte gehalten hat zur Aufstellung einer einheitlichen Klassifikation für das ganze Land, hat laut Mittheilung der „Railr. Gazette“ kürzlich in Washington wieder eine mehrtägige Sitzung gehalten und wird zunächst im Februar wieder zusammentreten. Einige der hervorragendsten Mitglieder sprechen sich jetzt in einem etwas hoffnungsvolleren Tone, als bisher, über die Sache aus und anscheinend ist thatsächlich binnen wenigen Monaten die Vorlegung eines endgültigen Planes zu erwarten. Wie allgemein bekannt, besteht auf jeder Bahn die Nothwendigkeit von Ausnahmen und Zugeständnissen für einzelne Waaren und dieselbe bildet ein nicht zu verkennendes wesentliches Hinderniss. Eine gleichmässige und überall streng anzuwendende Klassifikation würde eine so gründliche Aenderung der Frachttarife, sowohl in der Aufwärts- wie Abwärtsrichtung nöthig machen, dass man fast allgemein die Ausführbarkeit eines solchen Planes bezweifelt. Es gibt allerdings verschiedene minder wichtige Punkte, in denen alle Klassifikationen gleichmässig sein können, auch ist es richtig, dass darin viele von den Hunderten der aufzunehmenden Waaren mindestens zu einem gewissen Grade von gleichartiger Bezeichnung und Einreihung zu bringen sind. Der Hauptpunkt der ganzen Frage ist aber der, ob die Ausnahmen von einer allgemeinen Klassifikation so zahlreich sein müssen, dass dadurch der Werth einer solchen verloren gehen würde. Eine Antwort hierauf im voraus zu geben ist sehr schwierig.

Unwetter.

Den im November v. J. stattgehabten starken Regengüssen, welche der Erie- und der Nord-Central-Eisenbahn, wie auch anderen Bahnen in derselben Gegend durch Hinwegschwemmen vieler seit der grossen Ueberschwemmung des Juni hergerichteten Hilfsbrücken usw. grossen Schaden zufügten, sind anfangs Dezember fernere schwere Regengüsse gefolgt, die ebenfalls in verschiedenen Gegenden verderbenbringend gewirkt haben. Erdrutschungen und Bahnunterspülungen, Wegschwemmen von Brücken und dadurch entstandene Unfälle bei den fahrenden Zügen werden von der Newyork-Central und manchen anderen Bahnen berichtet; auch Menschenleben sind dabei verschiedentlich verloren gegangen. Im Westen war gleichzeitig bedeutender Schneefall, welcher an vielen Stellen den Zügen Aufenthalt bereitete.

Ruhestörung in den Zügen.

Die St. Louis-, Arkansas- und Texas-Eisenbahn erlitt, wie die „Railr. Gazette“ schreibt, in der ersten Woche des Dezember erhebliche Störungen durch trunkene Aufrührer in den Zügen während des Durchfahrens der Pulasky- und Lonokebezirke von Arkansas. Eine grosse Bande von Negern war an verschiedenen Tagen in den Zügen gefahren mit der offenbaren Absicht, Störungen hervorzurufen und schliesslich verweigerten dieselben Fahrkarten zu nehmen und versuchten die Bedienungsmannschaft einzuschüchtern. Ein Neger versuchte eine Bremse zu handhaben und als der Bremser ihn hieran hindern wollte, entstand ein allgemeiner Kampf, bei dem ein Neger erschossen ward. Der Generaldirektor der Bahn bat den Staatsgouverneur um Schutz. Am folgenden Tage nach der Tödtung erschienen 400 Neger an dem Zuge und verlangten die Auslieferung des Bremsers, welcher den gefallenen Neger erschossen hatte unter der Drohung, im Weigerungsfalle Brücken und Bahnkörper zu zerstören. H.

Urtheile des Reichsgerichts.

Ein auf Kündigung angestellter Beamter, dem aus disziplinarischen Gründen gekündigt ist, verliert seinen Anspruch auf Pension aus der Pensions- und Unterstützungskasse ehemaliger Beamten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

Am 11. November 1884 meldete sich Kläger, ein Weichensteller, als krank und dienstunfähig. Das Königliche Betriebsamt zu Köln eröffnete demselben durch Schreiben vom 17. Februar 1885, dass die Bahnärzte ihn als gesund und arbeitsfähig erklärt hätten, und forderte ihn auf, seinen Dienst spätestens innerhalb 8 Tagen wieder anzutreten, widrigenfalls er seine Entlassung aus dem Eisenbahndienste zu gewärtigen habe.

Da die Aufforderung unbeachtet blieb, kündigte das Betriebsamt durch Schreiben vom 3. März 1885 dem Kläger das Dienstverhältniss zum 31. März.

Kläger klagte nun wider die Eisenbahndirektion in Köln als Vertreterin der Pensions- und Unterstützungskasse auf Zahlung einer jährlichen Pension von 693 *M*, eventuell einer nach richterlichem Ermessen zu bestimmenden Unterstützung in Gemässheit der §§ 5 und 9 des Reglements der Kasse vom 1. April 1883 und beantragte, die Beklagte jedenfalls zur Rückzahlung der seit dem 1. Januar 1859 geleisteten Beiträge nebst Zinsen zu verurtheilen.

Durch Urtheil vom 29. März 1888 wies das Landgericht sowohl die Hauptklage als die eventuellen Anträge kostenfällig ab.

Das Oberlandesgericht zu Köln erkannte durch Urtheil vom 7. Mai 1889 auf kostenfällige Zurückweisung der Berufung.

Kläger legte nun Revision bei dem Reichsgericht ein.

Entscheidungsgründe.

Die Revision war nicht für begründet zu erachten.

Nach § 6 des Reglements vom 1. April 1883 erlöschen alle Ansprüche des Beamten gegen die Kasse von selbst, wenn dessen Entlassung beziehungsweise die Kündigung seines Dienstverhältnisses aus disziplinarischen Gründen erfolgt. Dass diese Voraussetzung gegeben sei, hat der Berufungsrichter aus zutreffenden Gründen angenommen.

Das Betriebsamt hatte durch Verfügung vom 17. Februar 1885 den Kläger für die Zeit seines unentschuldigten Ausbleibens aus dem Dienste auf Grund des § 8 des Disziplinargesetzes für nichtrichterliche Beamte vom 21. Juli 1852 seines Diensteinkommens für verlustig erklärt und denselben gleichzeitig aufgefordert, seinen Dienst binnen 8 Tagen wieder anzutreten, widrigenfalls er seine Entlassung zu gewärtigen habe. Unter Hinweis auf diese Androhung einer disziplinarischen Maassregel wird in der Verfügung vom 5. März 1885 die Kündigung erklärt, und die Nichtbeachtung der Aufforderung als Grund der angeordneten Maassregel bezeichnet. Die Weigerung eines Beamten, die ihm obliegenden Dienstverrichtungen zu erfüllen, stellt nach § 2 des Disziplinargesetzes die Verletzung einer Amtspflicht, also ein Dienstvergehen dar, die wegen eines solchen erfolgte Kündigung ist daher mit Recht als eine Kündigung aus disziplinarischen Gründen aufgefasst worden und rechtfertigt die Abweisung der sämmtlichen Klageansprüche.

Mit Unrecht sucht die Revision auszuführen, dass der angeführte § 6, wie sich aus der Gegenüberstellung ergebe, den Verlust der Pensionsansprüche nur in dem Falle mit einer Kündigung verbinde, wenn dieselbe wegen eines solchen Dienstvergehens erfolge, durch welches auch die Entlassung eines unwiderruflich angestellten Beamten im Wege des Disziplinarverfahrens gerechtfertigt erscheinen würde, es bedürfe also dazu nach den §§ 8 und 9 des Gesetzes einer mindestens 8 bezw. 4 Wochen dauernden Entfernung aus dem Amte. Allerdings enthielt das frühere Reglement der Pensionskasse eine dahin gehende Bestimmung, dieselbe ist aber durch das jetzt geltende Reglement aufgehoben, und die Kündigung aus disziplinarischen Gründen für genügend erklärt worden.

Gegen die Ausführungen des Berufungsrichters, dass die Kündigung wegen des nichtentschuldigten Ausbleibens des Klägers aus dem Dienste als gerechtfertigt erscheine, richtet die Revision prozessuale Angriffe, rügt Verkennung der Grundsätze über die Beweislast und macht ferner geltend, es komme nicht darauf an, ob Kläger bei Erlass der Aufforderung wirklich dienstfähig gewesen sei, sondern ob er sich für dienstfähig habe halten müssen. Es bedarf indessen keines Eingehens auf diese Angriffe, denn das vertragliche Recht des Beamten gegen die Pensionskasse ist durch das Reglement von dessen amtlicher Stellung zum Staate abhängig erklärt. Wenn der durch das Betriebsamt vertretene Staat einen Beamten in Ausübung seiner Disziplinargewalt entlässt, so ist von den Gerichten nicht nachzuprüfen, ob auch sachlich genügender Grund zur Anwendung der Disziplinargewalt und zur Entlassung gegeben war.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 11. Oktober 1889.)

Verschiedenes.

Tunnelverbindung zwischen England und Frankreich.

In der am 31. Dezember v. J. in London abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kanaltunnel-Gesellschaft wurde mitgetheilt, dass dem Parlament in der nächsten Tagung wieder eine Vorlage für die Genehmigung der Herstellung einer unterseeischen Tunnelverbindung zwischen England und Frankreich unterbreitet werden würde. Der Vorsitzende, Sir E. Watkin, lenkte die Aufmerksamkeit der Anwesenden auf das Französische Wettbewerbsprojekt der Herstellung einer Brücke über den Kanal. Er glaubt nicht, dass die Brücke das durch den Tunnel gebotene bessere Verkehrsmittel beeinträchtigen würde, und zweifelt daran, dass die Grossmächte des nördlichen Europas die Errichtung einer Brücke im Kanal, der bereits gefährlich genug sei, gestatten werden. Der Tunnel könnte für ein Zehntel der Kosten der Brücke hergestellt werden und würde sich für die Schifffahrt am wenigsten als hinderlich erweisen. Uebrigens würden der Tunnel sowie die Brücke hinlänglich Beschäftigung finden, wenn die Gründer der Brücke die zu deren Herstellung erforderlichen 33 Millionen aufbringen könnten. Das Handelsamt hat inzwischen der Verwaltung der Kanaltunnel-Gesellschaft bereits die Anzeige erstattet, dass es die Pflicht der Regierung sein würde, die von ihr dem Parlament unterbreitete Vorlage wie bei früheren Anlässen zu beanstanden.

Die Aussichten für die Tunnelverbindung sind also wie bisher sehr schwach. Im übrigen ist durch den an sich zweifellos höchst interessanten Gedanken einer Kanalbrücke zwischen Frankreich und England die Frage der unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Ländern nicht gefördert, sondern im Gegentheil verzögert. Die Nächstbetheiligten der beiden Projekte stehen einander selbstverständlich scharf gegenüber und das Urtheil der ferner stehenden Kreise wird hierdurch in unliebsame Schwankungen gebracht, da Vortheile und Nachtheile bei den beiden Projekten nachgewiesen werden können.

Sprechverkehr zwischen London und Paris.

In einer an die British Association gerichteten Mittheilung hat Mr. W. H. Preece die Möglichkeit des Sprechverkehrs zwischen London und Paris auf Grund von Versuchen bejaht. Es beträgt die Entfernung London-Dover 119,1 km, Dover-Calais 33,8 km und Calais-Paris 289,7 km, die ganze Linie London-Paris also 442,6 km. Im Betriebe sind aber bereits Verbindungsanlagen von noch grösserer Ausdehnung, z. B. Paris-Lyon-Marseille, Newyork-Boston u. a. Die Entfernung zwischen London und Paris an sich bietet daher keine Schwierigkeiten; dieselben liegen vielmehr darin, dass die Leitungen nicht durchweg oberirdisch hergestellt werden können, sondern dass an beiden Enden und in der Mitte unterirdische bezw. unterseeische Führung erforderlich ist.

Eisenbahnen in Japan.

Der Eisenbahnbau in Japan macht, wie der „Voss. Ztg." unter dem 15. November v. J. aus Yokohama berichtet ist, weitere erfreuliche Fortschritte. Eine neue Eisenbahngesellschaft hat sich mit einem Kapital von 18 Millionen Mark gebildet zum Zwecke von Tamaschmia im Bitschubezirk nach Joneka im Hokibezirk eine Bahn zu bauen; eine andere Gesellschaft beabsichtigt mit einem Kapital von 4 Millionen Mark Kioto mit der 27 Meilen entfernten Stadt Nara zu verbinden. Die Regierung hat dazu ihre Bewilligung ertheilt und der Bau soll noch in diesem Monat in Angriff genommen werden. Da bedeutende Lager ausgezeichneter Kohle in Osamugun in der Provinz Hokkaido entdeckt wurden, will die Hokkaido-Tanko-Bahngesellschaft eine Bahn von der Kohlenmine zum 25 Meilen entfernten Hafen Huschairo führen.

Widerstand gegen das Eisbrechen in Holland.

Aus Amsterdam schreibt man dem „Schiff": Wie ein Theil der Schlittschuh laufenden Bevölkerung in den Holländischen Provinzen sich auflehnt gegen das Brechen des Eises seitens der Schifffahrttreibenden, davon ist leider wieder ein schlagendes Beispiel anzuführen: Als der Beurtdampfer von Rotterdam nach Sneek in der vorigen Woche die Brücke bei Uitwellingerga (Friesland) passiren wollte, sammelte sich dort eine grosse Volksmenge an, die nicht zugeben wollte, dass der Dampfer das Eis vernichte. Eine Regen von grossen Steinen auf Deck ruinirte den Kompass und schlug die Dampfpfeife weg. Die Bemannung musste unter Deck flüchten und nur der Maschinist wagte sich noch einmal nach oben, um das Rohr der Alarmpfeife mit einem Holzpfropfen abzuschliessen. Nach Ablauf des Bombardements gelang es dem Kapitän, in einem Ruderboot ans Land zu kommen, um der Polizei Anzeige zu machen. Derselbe kehrte des Abends unter bewaffnetem Geleite an Bord zurück, um des Nachts nach Sneek weiter zu dampfen.

Schiffsverkehr auf dem Kaspisee.

Wie das „Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople" erfährt, hat infolge der Verkehrssteigerung auf der Transkaspischen und der Transkaukasischen Eisenbahn auch die Handelsflotte am Kaspisee in der letzten Zeit eine bedeutende Vergrösserung erfahren. Abgesehen von einer grossen Anzahl Segler verschiedenen Tonnengehaltes, verkehren auf diesem See zur Zeit mehr als 70 Dampfer. Insbesondere ist die Zahl der Cisternenschiffe für Petroleum ansehnlich vermehrt. Im Laufe des Jahres 1888 sind allein 10 Dampfer mit einer Aufnahmefähigkeit von 520 000 Pud, darunter 8 in Russland, gebaut.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsrath Richard Schmidt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, dem Ober-Bergrath Niedner, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, und dem Regierungsrath Bering, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath, sowie den Regierungs- und Bauräthen Kricheldorff, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin, Hinüber, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Direktionsbezirk Erfurt) in Cassel, Rumschoettel, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) in Köln, Sebaldt, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Aachen, Nahrath, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Stolp, und Rüppell, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) in Köln, der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Dem Regierungs- und Baurath Delmes in Elberfeld ist die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Taeglichsbeck, bisher in Köln, als Mitglied (auftrw.) an die Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt, der Eisenbahn-Maschineninspektor Brünjes, bisher in Stendal, als Mitglied (auftrw.) an die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, die Regierungs- und Bauräthe Darup, bisher in Danzig, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Cottbus, und Sprenger, bisher in Cottbus, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig, sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Frantz, bisher in Frankfurt a/M., als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (linksrheinische) in Köln, und Simon, bisher in Thorn, nach Breslau als Leiter des bei der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst bestehenden Büreaus für Vorarbeiten.

Ernannt sind: die Königlichen Regierungs-Baumeister Danco in Saarbrücken zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst, und Jahr, bisher in Potsdam, zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte in Stendal.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der bisherige Eisenbahn-Baumeister Karl Bozenhardt ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt und ihm die bisher kommissarisch verwaltete Bauinspektion im Bezirk der Betriebsdirektion Saargemünd definitiv übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit dem 1. Januar 1890 gelangt im diesseitigen Lokalverkehr ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln, Kartoffeln, Rüben usw. in Wagenladungen von je 10 000 kg zur Einführung.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 31. Dezember 1889. (B91)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Januar 1890 gelangt im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) etc. einerseits sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln, Erden, Kartoffeln, Rüben usw. in Wagenladungen von je 10 000 kg zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 31. Dezember 1889 (B92)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Für Torfstreu- und Torfmull-Sendungen von je 10 000 kg (oder Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge), welche von Niederländischen Stationen herrühren und in Kaldenkirchen behufs Weiterversendung nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg sowie denjenigen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, welche östlich der Linie Ruhland-Calau liegen, bestimmt sind, kommen von heute ab vorläufig bis zum 1. April 1890 die Frachtsätze des Spezialtarifs III für Kaldenkirchen bis zu den vorgenannten Bestimmungsstationen mit einer Ermässigung von 25 % zur Berechnung.

Köln, den 4. Januar 1890. (93)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum Tarifheft 1 und 2 je der Nachtrag II und zum Tarifheft 3 der Nachtrag I in Kraft. Dieselben enthalten u. a. Aenderung von Bestimmungen, Aufnahme von Stationen und Berichtigungen.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. Januar 1890. (94)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Preussisch-Russischer Verkehr. Für Sendungen Holzbaumaterial, Fichten- und Eichenschwellen in Wagenladungen von 610 Pud = 10 000 kg von den hinter Kasatin und Krischopol gelegenen Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing kommen von der Grenze bis Königsberg, Pillau, Memel und Elbing die im Spezialtarif 2 für Holzbaumaterial etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg etc. vom 1./13. September 1885 für Kasatin bezw. Krischopol angegebenen Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich zur Erhebung.

Direktion (95H&V)
der Ostpreussischen Südbahn.

Saarkohlenverkehr über Würzburg. Vom 1. Januar 1890 ab sind Routenvorschriften für den Saarkohlen- und Koksverkehr nach Würzburg nicht mehr zulässig. Die Sendungen sind vielmehr in den Monaten Januar, März, Mai, Juli, September und November ausschliesslich über Bingen-Aschaffenburg nach Würzburg Bayerische Bahn auf Grund des Kohlentarifs Nr. 10, und in den Monaten Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember ausschliesslich über Bexbach-Mannheim nach Würzburg Badische Bahn auf Grund des Kohlentarifs No. 5 abzufertigen.

Köln, den 2. Januar 1890. (96)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Belgischer, Bergisch-Märkisch-Belgischer und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Verbands-Güterverkehr. Da die Station Antwerpen (Dam) der Belgischen Staatseisenbahn nur noch für den Eilgutverkehr eröffnet ist, so treten die in den Gütertarifen der vorbezeichneten Verbandsverkehre für diese Station noch aufgeführten Frachtsätze für Frachtgut und Wagenladungen ausser Kraft und sind daher zu streichen.

Köln, den 3. Januar 1890. (97)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ausnahmetarife vom 1. November 1887 und vom 1. Januar 1888 für den Steinkohlen- etc. Verkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover sowie im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande. Die in den vorbezeichneten Ausnahmetarifen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts, Koks (ausgenommen Gaskoks), Braunkohlen und Braunkohlenbriquetts werden wie folgt geändert:

1. Vom 2. Januar 1890 ab werden die bisherigen Frachtsätze für Steinkohlen etc. bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg im Verkehre nach den Stationen
   a) Hamburg zum Ortsverbrauch, sowie Altona-Ottensen (loco), Schulterblatt und Sternschanze des Direktionsbezirks Altona,
   Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Vegesack (Grohn-) zum Ortsverbrauch, sowie Burg-Lesum und Hittfeld des Direktionsbezirks Hannover,
   Blumenthal, Farge, Hammersbeck und Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn,
   Cuxhaven zum Ortsverbrauch, sowie sämmtlichen übrigen Stationen der Unterelbeschen Eisenbahn
   um je 5 M. für 10 000 kg,
   b) Wandsbek der Lübeck-Büchener Eisenbahn
   um je 4 M. für 10 000 kg,
   c) Bahrenfeld des Direktionsbezirks Altona
   um je 3,20 M. für 10 000 kg
ermässigt.

2. Vom 15. Februar 1890 ab werden die bisherigen Frachtsätze für Steinkohlen etc. bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg im Verkehre nach Station Altona-Kai des Direktionsbezirks Altona
   um je 1 M. für 10 000 kg
erhöht.

3. Die nach obigem für Steinkohlen etc. nach Hamburg, Harburg und Cuxhaven zur Einführung kommenden Frachtsätze gelten gleichzeitig auch — an Stelle der bisherigen gleichen und höheren Sätze — für Steinkohlen- etc. Sendungen von mindestens 50 000 kg, welche zur überseeischen Ausfuhr oder zu Heizzwecken des See- und Flussschifffahrt-Betriebes bestimmt sind; dieselben kommen auch für letztere sofort im Kartirungswege zur Anwendung. Eine Kontrole über etwaige Verwendungszwecke der nach Hamburg, Harburg und Cuxhaven, sowie auch der nach Altona-Kai bestimmten Steinkohlen etc. findet von den oben angegebenen Tagen ab nicht mehr statt, jedoch kommen die Frachtsätze für Altona-Kai nur für solche Kohlensendungen zur Anwendung, welche nicht durch Landfuhrwerk abgefahren werden.

Köln, den 1. Januar 1890. (98)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages XXVI zum hierseitigen Lokal-Gütertarif Theil II vom 1. Juli 1883, sowie des Nachtrages VII zum Lokal-Gütertarif Theil II der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterr. Linie) vom 1. Juni 1885. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1890 treten die obbezeichneten Nachträge in Wirksamkeit.

Nachtrag XXVI zum hierseitigen Lokal-Gütertarif Theil II bezieht sich nur auf die in Galizien gelegenen K. K. Staatsbahnlinien, sowie auf die Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau.

Nachtrag VII zum Lokal-Gütertarif Theil II der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linie) bezieht sich ausschliesslich auf die Linie Lemberg-Suczawa.

Beide Nachträge enthalten Bestimmungen über die Frachtberechnung für Wagenladungsgüter von einem Versender mit mehreren Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in einer Empfangsstation.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind zum Preise von 3 kr. Oe. W. im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Wien, I., Johannesgasse, sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen Krakau und Lemberg erhältlich.

Wien, am 26. Dezember 1889. (99)

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 11. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3000 *M*: 13 43 165 411 567 579 937 980.

Littera B zu 2000 *M*: 1034 1072 1614 1665 2021 2104 2300 2385 2421 2440 2479.

Littera C zu 1000 *M*: 2631 2646 2802 2866 2917 3056 3064 3448 3774 3794 3990 4158 4201 4216 4550 4694 4749 4914 5184 5186 5226 5280.

Littera D zu 500 *M*: 5637 5674 5709 5766 5891 6019 6210 6266 6583 6662 6809 7017 7245 7289 7319 7547 7688 7863 7868 7931 7989 8021 8044 8165 8273 8718 8719 8767 8799 8844 8871 8937 9061 9266 9267 9505 9815 9897 9926 10199 10266 10633 10753.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Dis-

kontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst den Talons und Zinskoupons Serie II Nr. 10 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 8. Ausloosung (3. Januar 1887):
Littr. D. Nr. 5757 7154.

b) von der 9. Ausloosung (3. Januar 1888):
Littr. C. Nr. 4434.
„ D. „ 6041 7197 9217 9943 10089.

c) von der 10. Ausloosung (3. Januar 1889):
Littr. C. Nr. 2741 4369.
„ D. „ 5972 6643 6826 6857 7555 10696.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Koupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 3. Januar 1890. (100)
Die Direktion.

3. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Verdingung von Werkstattsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen an folgenden Tagen, Vormittags 10 Uhr, zur Verdingung gelangen:

1. am 20. d. Mts.: Radreifen und Eisengusswaaren.
2. am 21. d. Mts.: Schmiedekohlen und Koks
3. am 24. d. Mts.: Gruppe I. Schweisseisen und Schweisseisenbleche; II Stahl (ausschliesslich Werkzeugstahl), Normal-Spiralfedern, Sprengringstahl, Stahlblech, verzinntes Blech, Stahl- und Eisendraht; III Kupferbleche, Kupferrohre, Rundkupfer, Kupferdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Antimonium, Blei, Schlagloth;
4. am 25. d. Mts.: Gruppe IV Eisen- und Kurzwaaren, messingene Lampenschrauben und Lampenbrenner; Va Kuppelungen, Zughaken, Bufferstossstangen, Bufferkreuze; Vb schweisseiserne Lokomotiv-Siederohre und Rohre zu Weichenlaternen; VI Kohlenschaufeln, Schneckenbohrer, Hobeleisen, Stemmeisen, Feilkloben, Sägeblätter, eiserne Ketten, Feilenhefte, hölzerne Griffe mit messingenen Zwingen, Eisendrahtgeflecht, federnde Unterlagsringe, Schmelztiegel, Schleifsteine;
5. am 28. d. Mts.: Gruppe VII Gummiwaaren; VIII Leder; IXa Plüsch, Damastleder und Wachsparchent, Linoleumteppich, Wachsteppich, Manufaktur- und Leinenwaaren, Kokosdecken; IXb Seiler-, Posamentier-, Polsterwaaren und Dichtungsmaterialien;
6. am 29. d. Mts.: Gruppe X Lein- und Terpentinöl, Firnisse, Lacke (ausschliesslich Kutschen-, Schleif-, Kopal- und Lokomotivlack), Farben, Chemikalien, Drogen, Bim- und Sandstein, Korkpfropfen, Talkum, Holzkohlentheer, Waschschwämme; XI einfaches und doppeltes Fensterglas, rothes und grünes Glas, Milchglasscheiben, Kugellaternenglocken; XII Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Borstwaaren, Holzkohlen, Stuhlrohr, Mahagoni- und Nussbaumholz, Hammerstiele.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36 — Zimmer 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche, in denen der Verdingungsgegenstand genau zu bezeichnen ist, gegen Einsendung von 50 ₰ für jeden unter 1 und 2 aufgeführten Gegenstand und für jede einzelne der unter 3 bis 6 bezeichneten 14 Gruppen portopflichtig bezogen werden. Für die Zeichnungen sind ausserdem, und zwar für Evolutenfedern Kuppelungsvorrichtungen, Bufferstossstangen, Kohlenschaufeln und Radreifen je 50 ₰ zu entrichten. Die Bezahlung hat nur in baar oder in Briefmarken zu 10 ₰ zu erfolgen. Angebote sind für jeden Verdingungstag besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach Eröffnung der Angebote. (101)

Breslau, den 1. Januar 1890.
Materialienbüreau.

Main-Neckar-Bahn. Die Lieferung von 11 Stück gekuppelten eisernen Wegschranken soll vermittelst öffentlicher Ausschreibung zur Vergebung kommen.

Die Bedingungen etc. liegen auf meinem Amtszimmer zur Einsicht offen; sie können aber auch gegen vorherige Einsendung des Betrages von 60 ₰ durch die Post bezogen werden.

Angebote beliebe man bis zum 15. Januar l. J. der unterzeichneten Dienststelle einzusenden.

Darmstadt, den 3. Januar 1890. (102)
Der Bauinspektor.

Verding von Leder. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen
2 800 kg Maschinenriemen-, 350 kg Sohl-, 1 070 kg Zaun-, 710 kg Rind-Verdeck- und Vachette-, 600 kg Blank-, 820 kg alaungares Fett-, 120 Stück Kalb- und 300 Stück Schaf-Leder
sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 8 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen etc. und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote in vorbezeichnetem Büreau findet
am 31. Januar 1890, Vormittags 11 Uhr,
statt. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar 1890.

Magdeburg, den 30. Dezember 1889. (103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Gewebe-, Polster-, Seiler- und Posamentier-Waaren usw. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen 960 m Coteline, 800 m Plüsch-Fussdecken, 2 330 m wollene Gardinenstoff, 770 m Gardinendrell, 500 m Matratzendrell, 3400 m rothen Plüsch, 5 600 m gestreiften Plüsch, 4 700 m Wachstuch, 900 m Hanfschläuche, 3 000 m Verdeck-, 4 000 m Plan- und 11 300 m Façon- und Federleinen, 2 000 m Nessel, 500 kg Pferdehaare, 620 kg Waldwolle, 10 100 m Polstergurte, 720 Stück Hutnetze, 850 Stück Bindestricke, 2070 kg Flachsliderung und Hanf, 1 000 m Heberlein-Bremsleine, 1 200 qm Filz, 740 kg Wollgarn, 4 700 m Oelsaugerdochte, 2 600 m Borde, seidene und wollene, 82 400 Stück blauroth- und grauseidene Knöpfe, 2 200 m seidene und wollene Naht- und Platt- und 5 000 m wollene Rundschnur, 2 500 Stück seidene und wollene Quasten und 64 600 Stück Schmierpolsterkissen sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 29 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen etc. und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 21. Januar 1890, Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. Februar 1890. (104)

Magdeburg, den 30. Dezember 1889.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Werkstatts-Nutzhölzern. Zur Verdingung der in den Hauptwerkstätten Breslau O/S. und Posen und in der Nebenwerkstatt Ratibor im Jahre 1890/91 erforderlichen Nutzhölzer ist Termin auf Donnerstag, den 23. Januar 1890, Vormittags 10½ Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt, wozu Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzhölzern“ versiegelt und postfrei einzureichen sind. Später eingehende Angebote bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche zum Preise von 1 ℳ (in baar bezw. in Briefmarken à 10 ₰) unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach obigem Termine. (105)

Breslau, den 3. Januar 1890.
Materialienbüreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Schreibmaterialien. Die Lieferung der während des Rechnungsjahres 1890/91 erforderlichen Schreibmaterialien für den diesseitigen Direktionsbezirk, als Schreib- und Packpapiere, Tinten, Blei- und Buntstifte, Stahlfedern, Heftzwirn, Briefumschläge usw. soll vergeben werden. Termin am 22. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Schreibmaterialien“ versehen, versiegelt und postfrei bis zum obigen Termine an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termine. (106)

Breslau, den 3. Januar 1890.
Materialienbüreau.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Am 22. Januar 1890, Mittags 12 Uhr,

kommen in unserem Geschäftszimmer hierselbst — Lindenstr. 19 — alte, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Strasburg U/M. und Greifswald lagernde Materialien, als: Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf alter Materialien" bis zum obenbezeichneten Termin, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in den Stationsbüreaus zu Pasewalk, Strasburg und Greifswald und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebot - Formulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem diesseitigen Büreauvorstand bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Stettin, den 29. Dezember 1889. (107)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Stettin-Stralsund.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen.

Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, das in Zwolle vorräthige alte rothe Kupfer im Submissionswege in zwei Loosen zu vergeben.

Dieses rothe Kupfer liegt in Zwolle zur Besichtigung vom 23. Dezember d. J. bis zum 14. Januar 1890 (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder vom Maschinenverwalter in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum

14. Januar 1890

portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 20. Januar 1890 an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 21. Dezember 1889. (108)

Der Generaldirektor.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 4. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 11. Januar 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Aus den Verhandlungen der IV. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins.

Der Internationale permanente Strassenbahnverein, welcher mit bemerkenswerther Rührigkeit und mit zweifellosem Geschick seine vielseitigen und für die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse überaus wichtigen Zwecke verfolgt, hat in der Zeit vom 29. bis 31. August 1889 seine IV. Generalversammlung in Mailand abgehalten. Die Wahl dieser, ohnehin vielfältige Anregung gewährenden, vielbesuchten Stadt empfahl sich in dem vorliegenden Falle ganz besonders, da dieselbe bekanntlich nicht allein von zahlreichen Pferdebahnen durchzogen wird, sondern auch der Mittelpunkt eines ausgedehnten Netzes von — zum Theil mit Dampf betriebenen — Strassenbahnen ist, welche sich fast über die ganze Lombardei erstrecken. Den Besuchern der Generalversammlung konnten somit — abgesehen von der Belehrung durch die Berathungsgegenstände der Tagesordnung — in ungewöhnlich reichem Umfange Beispiele aus der Praxis des Strassenbahnwesens vorgeführt werden, und diese Gelegenheit hat der Italienische Festausschuss, welcher, wie wir aus dem nunmehr ausgegebenen Protokolle über die Generalversammlung glauben entnehmen zu dürfen, sich seiner Aufgabe in jeder Beziehung mit ganz besonderer liebenswürdiger Hingebung gewidmet zu haben scheint, sich in der That auch nicht entgehen lassen. Es darf daher wohl erwartet werden, dass die geistige Ausbeute, mit welcher die auswärtigen Besucher der Generalversammlung heimgekehrt sind, dieselben in hohem Maasse befriedigt haben wird.

An der Generalversammlung haben sich 64 Personen betheiligt. Selbstverständlich war Italien verhältnissmässig stark vertreten, nämlich durch 28 Personen; demnächst folgte Deutschland mit 21 Vertretern. Frankreich scheint den Bestrebungen des Strassenbahnvereins überaus kühl gegenüber zu stehen. An der Generalversammlung hat es sich, soweit wir haben ermitteln können, überhaupt nicht betheiligt; ob die politische Entfremdung, welche bekanntlich zwischen den beiden Nachbarstaaten eingetreten ist, hieran schuld ist, mag dahingestellt sein. Aber auch von den 300 Mitgliedern, welche der Verein nach Maassgabe des Protokolls zählt, entfallen auf Frankreich nur 3 Strassenbahngesellschaften, 7 ordentliche persön-

liche Mitglieder, 1 Firma als ausserordentliches Mitglied und 3 ausserordentliche persönliche Mitglieder, im ganzen also 14 Mitglieder, während vergleichsweise Deutschland mit 44 Strassenbahngesellschaften, 32 ordentlichen persönlichen Mitgliedern, 18 Firmen als ausserordentlichen Mitgliedern und 26 ausserordentlichen persönlichen Mitgliedern, im ganzen also mit 120 Mitgliedern, und Belgien mit 12 Strassenbahngesellschaften, 25 ordentlichen persönlichen Mitgliedern, 16 Firmen als ausserordentlichen Mitgliedern und 17 ausserordentlichen persönlichen Mitgliedern, im ganzen also mit 70 Mitgliedern, vertreten ist. Dem Verein gehören überhaupt an:

1. 111 Strassenbahngesellschaften als ordentliche Mitglieder;
2. 93 ordentliche persönliche Mitglieder;
3. 42 Firmen als ausserordentliche Mitglieder und
4. 54 ausserordentliche persönliche Mitglieder.

Von Interesse dürfte es sein, dass zu den unter 1 erwähnten Mitgliedern auch eine Japanische Strassenbahngesellschaft gehört.

Unter den sachlichen Berathungsgegenständen der Generalversammlung erscheint die, nunmehr bereits zum dritten Male erörterte Frage der Aufstellung einer allgemeinen Statistik von besonderer Bedeutung. Seitens der Direktion des Vereins war dieser Angelegenheit durch einen, den Mitgliedern zugegangenen Entwurf zu einem einheitlichen Kontirungsschema und zu einer Betriebsstatistik vorgearbeitet. Ersteres zerfällt hiernach in 13 Titel: 1. Direktion; 2. Betriebsdienst; 3 a) Zugkosten bei Pferdebetrieb; 3 b) Zugkosten bei mechanischem Betrieb in solchen Fällen, in welchen die Zugkraft ausschliesslich von dem Motor erzeugt wird; 3 c) Zugkosten für mechanischen Betrieb in solchen Fällen, in welchen die Triebkraft in Centralstationen erzeugt wird; 4. Wagenreparatur; 5. Unterhaltung der Geleise und der Strassenbefestigung; 6. Streckenreinigung; 7. Gebäudeunterhaltung; 8. Beleuchtung und Heizung; 9. Unterhaltung des Inventars und der Geräthe; 10. Unfälle; 11. Feuerversicherung; 12. Kranken- und Versorgungskassen; 13. Verschiedenes. In diesem Schema sind die Verwaltungs-Generalausgaben, die Steuern, die Abgaben aus der Konzession an die Gemeinden usw. nicht einbegriffen, weil diese Posten bei der Vergleichung der eigentlichen Betriebsausgaben der verschiedenen Unternehmungen als bedeutungslos erschienen sind. Seitens derjenigen Unternehmungen, welche sich mit Güterbeförderung befassen, würde das Schema derartig zu ergänzen sein, dass in den verschiedenen Titeln die Ausgaben für den Personendienst von den Kosten für den Güterdienst getrennt angegeben werden. Der Entwurf für die Betriebsstatistik umfasst 3 Tabellen — 1. Leistung der Pferde, 2. Betriebsausgaben, 3. Betriebsergebnisse —, deren Spalteneintheilung sich dem Schema für die Betriebsausgaben-Buchführung anschliesst. Bei der Berathung über diese Entwürfe wurde als das beste Mittel, ihre Vor- und Nachtheile zu erkennen, die vorläufige Anwendung derselben empfohlen. Die Versammlung hat sich diesem Vorschlage unter dem Vorbehalte angeschlossen, dass die in der Praxis etwa wahrgenommenen Mängel der Entwürfe der Direktion des Vereins mitgetheilt werden sollen, welche demgemäss erforderlichenfalls der nächsten Generalversammlung ein verbessertes Schema vorlegen wird.

Bezüglich der übrigen Fragen der Tagesordnung lagen besondere, auf Grund der Einzelberichte der Vereinsangehörigen bearbeitete Zusammenstellungen vor, an welche die hierdurch erheblich abgekürzten mündlichen Erörterungen anknüpften. Nicht unerwähnt sei, dass bei der Beantwortung der zu diesem Behufe aufgestellten Fragen die Theilnahme der Mitglieder des Vereins an den Arbeiten desselben eine erfreuliche rege Steigerung hat erkennen lassen. Es erscheint dies als ein gutes Zeichen für die weitere Entwickelung des Vereins und für die demselben beigemessene Bedeutung.

Ueber die, ein allgemeineres Interesse in Anspruch nehmenden Ergebnisse der Berathungen sei folgendes bemerkt:

Die Frage: „Welche Pferdegattungen für Strassenbahngesellschaften überhaupt empfehlenswerth sind", lässt sich in einer, für alle Betriebsunternehmungen maassgebenden Form nicht beantworten, weil hierbei in jedem Falle die örtlichen Verhältnisse und die Preise eine wesentliche Rolle spielen. Vielfach werden die „Ardenner" und die „Dänischen" Pferde dort, wo sie sich rein gezüchtet vorfinden und wo der Preis durch einen weiten Transport nicht bedeutend erhöht wird, wegen ihrer Ausdauer und ihres, im Verhältniss zu ihrer Schwere, leichten Ganges anderen Pferden vorgezogen. Für südländische Unternehmungen, für welche diese Gattungen zu kostspielig sind, werden die „Ungarischen" Pferde wegen ihrer Ausdauer empfohlen. Beispielsweise legen in dem Betriebe der „Vienna general Omnibus Company limited" Pferde der letztgenannten Gattung regelmässig über 30 km, bisweilen sogar 60 km und mehr täglich zurück; diese Leistung erscheint freilich übermässig gross, und es wird daher eine Herabminderung derselben bis auf 25 km als tägliche Durchschnittsleistung empfohlen.

Es erscheint zweckmässig, die Pferde im Alter von 5 bis 8 Jahren einzukaufen. Die Benutzung jüngerer Pferde ist nur dann rathsam, wenn denselben zunächst leichte Arbeit gegeben werden kann; ältere, noch gut erhaltene Pferde werden meist bisher geschont sein und die schwere Arbeit bei den Verkehrsanstalten, welche rüstige, breit und stark gebaute, gut fressende Thiere erfordert, nicht ertragen können.

Die meisten Unternehmungen füttern ihre Pferde mit 8 bis 9 kg Körnerfutter und 5 bis 8 kg Heu und Stroh. Selbstverständlich muss das Futtermaass nicht nur von der Grösse der Pferde, sondern auch von der Leistung derselben abhängen. Bei einer solchen von 25 km täglich werden 8 kg Körnerfutter, 4 kg Heu und 2 kg Stroh als ausreichend erachtet, um die Pferde gut und leistungsfähig zu erhalten.

Für die Diensttauglichkeit der Pferde geben die meisten Gesellschaften 5 bis 6 Jahre an.

Von grosser Wichtigkeit sind die eingehenden Erörterungen über die im Interesse der Sicherheit des Betriebes getroffenen besonderen Maassnahmen und über die Nothwendigkeit derselben. — Dass bei den anfänglichen Genehmigungen von Strassenbahnen mit Dampfbetrieb seitens der Behörden manche Vorsichtsmaassregeln vorgeschrieben, welche demnächst auf Grund der praktischen Erfahrungen als entbehrlich erkannt worden sind, kann den Behörden schwerlich zum Vorwurfe gereichen. Es wird jedoch als wünschenswerth bezeichnet, in solchen Fällen, in welchen die Entbehrlichkeit solcher Betriebserschwernisse feststeht, alsbald auf die Beseitigung derselben hinzuwirken. Die Fragen, ob dauernde Wächter längs der Strecken, welche im übrigen nur von den Italienischen Behörden gefordert werden, für nothwendig zu erachten sind, und ob bei dem Durchfahren von Ortschaften den Zügen Bedienstete vorangehen sollen, sind nach lebhaften Auseinandersetzungen verneint. Entscheidend war hierbei, dass die Strassenbahngesellschaften in den meisten Ländern von der Anstellung dauernder Wächter, welche, ohne besondere Vortheile zu gewähren, die Betriebsausgaben bedeutend erhöhen, befreit sind, und dass die öffentliche Sicherheit beim Durchfahren von Ortschaften durch sonstige Vorschriften, insbesondere durch Glocken-, Horn- oder anderweitige Signale hinlänglich gewahrt erschien.

Die regelmässige Zusammensetzung der Strassenbahnzüge schwankt zwischen 1 (Brüsseler Oststrassenbahn während des Winters) und 11 Wagen (Strassenbahn Rom-Tivoli während des Sommers). In Deutschland bestehen die Züge höchstens aus 5 Wagen. In Italien durften bis zum April 1887 fast allgemein nur 4 Wagen in einen Zug eingestellt werden. Seitdem hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten den Grundsatz anerkannt, dass die Zusammensetzung der Züge von den in Frage kommenden Betriebsbedingungen

abhängig zu machen sei. Ein besonderer Ausschuss hat diese Angelegenheit weiterhin geprüft, und demgemäss ist beispielsweise den Strassenbahnen der Provinz Brescia gestattet, ihre Personenzüge bei einer Fahrgeschwindigkeit von 18 km in der Stunde aus 6 Wagen und ihre Güterzüge bei 15 km Fahrgeschwindigkeit in der Stunde aus 6 beladenen und 2 leeren Wagen zu bilden. In Strassburg dürfen die Züge gemäss Vorschrift der Behörden höchstens 32 m lang sein, während die Züge der Vizinalbahnen Belgiens auf Grund einer Polizeiverordnung vom 30. April 1886, vorbehaltlich einer besonderen Ermächtigung des Ministers für Ackerbau, Industrie und öffentliche Arbeiten, die Länge von 60 m nicht überschreiten dürfen.

Die Zahl der Plätze eines jeden Wagens schwankt zwischen 28 und 56; ein Fassungsraum für weniger als 40 Personen erscheint jedoch unvortheilhaft, da alsdann zur Beförderung derselben Personenzahl eine grössere Zahl von Wagen erforderlich ist, wodurch das Anhalten der Züge erschwert und eine Vermehrung des Schaffner- und Bremserpersonals bedingt wird. Plattformen für eine grössere Zahl von Personen werden, namentlich für Wagen mit 2 Klassen, nicht empfohlen; erfahrungsmässig ist die Plattform der niederen Klasse in der Regel stärker besetzt als die der höheren Klasse, und infolge der ungleichen Belastung ist der Wagen während der Fahrt grossen Schwankungen unterworfen.

In Bezug auf die vorstehend erörterten Einzelheiten dürfte noch folgende Aeusserung des von der Italienischen Regierung behufs Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs für Strassenbahnen eingesetzten Ausschusses von Interesse sein: „Die Kleinheit der Wagenzahl ist das grösste Hinderniss, welches der Befriedigung der Ansprüche des Publikums entgegensteht. Der Uebelstand ist auf langen Linien, wo die auf den Zwischenstationen aufsteigenden Personen keinen Platz mehr finden, noch grösser. In Ermangelung von Lokomotiven an jeder Haltestelle ist es nicht möglich, einen zweiten Zug zu bilden. Die Bildung eines zweiten Zuges ist übrigens nur in Ausnahmefällen, bei Festen und Jahrmärkten, statthaft, da es zu kostspielig wäre, einen zweiten Zug in Bewegung zu setzen, wenn das Anhängen von 1 oder 2 Wagen zur Bewältigung des Betriebes genügt. Eine mehrjährige Erfahrung hat bewiesen, dass es im Interesse der öffentlichen Sicherheit rathsam ist, die Zahl der auf einer Strecke verkehrenden Züge thunlichst einzuschränken. Ein aus 6 Wagen und der Lokomotive bestehender Zug ist minder gefährlich als zwei, in dem Zeitraum von wenigen Minuten hintereinander fahrende Züge, weil das Publikum, welches die Signale nicht kennt, nach dem Vorbeifahren des ersten Zuges in dem Glauben, dass für einige Zeit wenigstens kein anderer Zug die Strasse entlang kommen wird, die gewöhnlichen Vorsichtsmaassregeln ausser Acht lässt. Auch für den Betrieb ist es gefährlich, wenn zwei Züge hintereinander herfahren, und die auf den Eisenbahnen vorgekommenen Zusammenstösse beweisen, dass den Signalen, selbst wenn dieselben sorgfältig gehandhabt werden können, kein unbegrenztes Vertrauen entgegengebracht werden darf. Uebrigens sind die Lokalbehörden genöthigt, um Unordnungen seitens des Publikums vorzubeugen, vorübergehend die Einstellung einer grösseren Wagenzahl zu gestatten."

Mit Rücksicht auf die vorliegenden Erfahrungen hat die Generalversammlung für zweckmässig erachtet, dass die Zusammenstellung der Züge nicht von vornherein festzustellen, sondern in jedem Einzelfalle nach Maassgabe der Streckenverhältnisse und der dem Konzessionär zur Verfügung stehenden Betriebsmittel festzustellen sei.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit in der Stunde in Ortschaften beträgt bei den Vizinalbahnen Belgiens 10 km, in Wien 8 km, in Dortmund und Hannover (bei einer Länge der Züge von 5 Wagen) 9 km, in Duisburg, Magdeburg, München und Hamburg 12 km, in Italien 6 km oder auch 8 bis 10 km, wenn die Strecke gleichzeitig von Dampfzügen und Pferdebahnwagen befahren wird. Auf freiem Felde darf die grösste Fahrgeschwindigkeit in der Stunde bei den Vizinalbahnen Belgiens, vorbehaltlich einer besonderen Ermächtigung für eine grössere Geschwindigkeit, 30 km, in Hamburg 25 km, in Magdeburg 21 km, in München 16,2 km, in Strassburg 15,2 km, in Italien 18 km betragen. Der bereits erwähnte Italienische Ausschuss hat sich über die Fahrgeschwindigkeit etwa folgendermaassen geäussert: „Die absolute grösste Fahrgeschwindigkeit der Züge darf an keinem Punkte der Strecke 24 km in der Stunde übersteigen. In den Königlichen Konzessionsurkunden sollen die besonderen Vorschriften, welche die Fahrgeschwindigkeit auf den starken Gefällen, in den Krümmungen und auf anderen gefährlichen Stellen, sowie bei dem Durchfahren der Ortschaften beschränken, aufgeführt werden." Die Generalversammlung hat sich auf folgende Erklärung geeinigt:

a) In dicht bevölkerten Ortschaften und belebten Strassen soll die Fahrgeschwindigkeit 10 km in der Stunde nicht überschreiten; in gewissen sehr breiten Strassen, woselbst ein weiter Ueberblick der Strecke möglich ist, kann dieselbe 12 km erreichen; in engen und krummen Strassen soll dieselbe auf 8 km in der Stunde beschränkt werden, abgesehen von besonderen Fällen, in welchen im Interesse der öffentlichen Sicherheit eine Fahrgeschwindigkeit von nur 5 oder 6 km in der Stunde gestattet werden darf.

b) Auf freiem Felde kann die Fahrgeschwindigkeit auf gut gebauten und gut betriebenen Linien immer 25 km in der Stunde betragen; dieselbe kann auf breiten Strassen und dort, wo der Fahrdamm vom Strassendamm durch Prellsteine oder Steinschwellen getrennt ist, 30 km erreichen; bei Strecken, welche auf eigenem Bahnkörper liegen, kann dieselbe bis auf 35 km in der Stunde gesteigert werden.

(Schluss folgt.)

Die Ostafrikanische Dampfervorlage.

Dem Reichstage ist der nachstehende Entwurf eines Gesetzes, betreffend eine Postdampfschiffs-Verbindung mit Ostafrika, zugegangen:

„§ 1. Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Einrichtung und Unterhaltung einer regelmässigen Postdampfschiffs-Verbindung zwischen Deutschland und Ostafrika auf eine Dauer bis zu 10 Jahren an geeignete Deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission zu übertragen und in dem hierüber abzuschliessenden Vertrage eine Beihilfe bis zum Höchstbetrage von jährlich 900 000 *M.* aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 2. Der im § 1 bezeichnete Vertrag muss die in der Anlage zusammengestellten Hauptbedingungen enthalten und bedarf zu seiner Gültigkeit der Genehmigung des Bundesraths. Der Vertrag, sowie die auf Grund desselben geleisteten Zahlungen sind dem Reichstage bei Vorlage des nächsten Reichshaushalts-Etats mitzutheilen.

§ 3. Der nach § 1 zahlbare Betrag ist in den Reichshaushalts-Etat einzustellen."

Die in der Anlage bezeichneten Hauptbedingungen sind folgende:

1. Die Fahrten müssen in Zeitabschnitten von längstens 4 Wochen stattfinden. Die Bestimmung der anzulaufenden Häfen erfolgt durch den Reichskanzler. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf mindestens 10½ Knoten im Durchschnitt festzusetzen.

2. Die in die Fahrt einzustellenden Dampfer müssen vor ihrer Einstellung durch vom Reichskanzler zu ernennende Sachverständige abgenommen werden. Neue Dampfer müssen auf Deutschen Werften nach den vom Reichskanzler zu genehmigenden Plänen gebaut sein.

3. Für ungerechtfertigte Verzögerungen bei der Fahrtausführung werden entsprechende Abzüge von der Jahresbeihilfe gemacht.

4. Die Dampfer führen die Deutsche Postflagge und befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung.

5. Der Zeitpunkt für den Beginn der Fahrten wird vom Reichskanzler mit den Unternehmern vereinbart. Insofern es sich nach seinem Ermessen zur Beschleunigung des Beginns empfiehlt, vorläufig Fahrten auch in andern als vierwöchentlichen Zeitabschnitten stattfinden zu lassen, ist den Unternehmern hierfür Zahlung nach dem Verhältniss der vertragsmässigen Jahresbeihilfe zu leisten.

6. Zur Sicherstellung der Erfüllung der Vertragsverbindlichkeiten ist, soweit erforderlich, den Unternehmern die Bestellung einer Kaution aufzuerlegen.

In der Begründung des Entwurfs heisst es bezüglich der bestehenden Verkehrseinrichtungen mit Zanzibar:

Der direkte Verkehr Deutschlands mit den weit ausgedehnten Küstenlandschaften Ostafrikas, von den nördlichen Hafenplätzen des Sultanats Zanzibar bis zu den Britischen Besitzungen Südafrikas, beschränkt sich bis jetzt auf seltene gelegentliche Fahrten von Segelschiffen und Frachtdampfern. Eine regelmässige Postdampfschifffahrt, welche von jedermann in festen Fristen zum Bezug oder zur Verschickung von Waaren zum brieflichen und Geldverkehr, sowie zu Reisen benutzt werden kann, besitzt Deutschland mit jenen Küstenlandschaften, deren Nutzbarmachung für den Welthandel von verschiedenen Seiten mit zunehmendem Nachdruck angestrebt wird, noch nicht. Deutschland ist somit, was die allgemein laufenden Beziehungen seines Verkehrs dorthin betrifft, noch darauf angewiesen, sich fremder Vermittelung zu bedienen. Die einzige längs der Ostafrikanischen Küste sich hinziehende regelmässige Dampfschiffverbindung wird zur Zeit gebildet durch die in Mozambique in Zusammenhang stehenden Fahrten der British Indialinie von Aden bis Mozambique und der Castle Maillinie von Mozambique bis Kapstadt. Beide Schifffahrtsunternehmungen sind Britische. Zur Bestreitung ihres alle vier Wochen einmal stattfindenden Dienstes erhalten sie Zuschüsse von der Britischen beziehungsweise der Portugiesischen Regierung. Selbstverständlich ist die Verbindung dem Britischen beziehungsweise Portugiesischen Interesse hierfür dienstbar. Der Deutsche Verkehr hat keinen Anspruch auf besondere Berücksichtigung, sondern muss sich jenen anderen Rücksichten unterordnen. Diese Unterordnung entspricht nicht der Bedeutung der Deutschen Interessen; sie erschwert und verhindert deren Pflege, und sie ist auch der Hebung des Deutschen Handelsansehens nachtheilig. In diesen Verhältnissen ist neuerdings insofern eine, bis jetzt indess noch nicht ganz zum Abschluss gelangte, Aenderung eingetreten, als im Laufe des Monats November v. J. an Stelle der bisherigen Britischen Postdampferlinie Bombay-Aden-Zanzibar-Mozambique eine direkte Britische Postdampferlinie zwischen London und Zanzibar, über Neapel, Aden, Lamu und Mombas, eingerichtet worden, und als die Portugiesische Regierung dazu übergegangen ist, unter Kündigung des Subventionsvertrages mit der Castle Mail Packet Company eine Portugiesische Postdampfschiffsverbindung, als Fortsetzung der bereits bestehenden eigenen Postlinie nach ihren Besitzungen an der Westküste Afrikas, bis zu ihren Besitzungen an der Ostküste herzustellen. Der erweiterte Dienst ist jedoch wegen der Unvollständigkeit des Schiffsparks erst theilweis aufgenommen. Die Castle Mail Packet Company setzt ihren bisherigen Dienst nach Mozambique zwar fort, jedoch ohne Postvertrag und ohne Verbindlichkeit der Innehaltung der fahrplanmässigen Fahrten. Für die Deutschen Verkehrsbeziehungen wird das Verhältniss durch jene Aenderung nicht günstiger gestaltet, im Gegentheil tritt das Bedürfniss einer unabhängigen, Deutschen direkten Postdampfschiffsverbindung mit Ostafrika nur noch bestimmter hervor.

Der überwiegende Theil des auf die Benutzung der vorgedachten Britischen Schifffahrtsverbindungen angewiesenen Deutschen Verkehrs bewegt sich auf der British Indialinie über Aden. Da der Anfangs- beziehungsweise Endpunkt dieser Linie in Bombay liegt, müssen die Güter, die Reisenden und die Post nach und von Europa in Aden stets auf andere Dampfer übergehen. Als Regel findet der Uebergang statt auf die Dampfer beziehungsweise von den Dampfern der Aden berührenden Hauptlinien der British India Steam Navigation Company zwischen England und Ostindien. Namentlich der Waarenverkehr nimmt diesen Weg. Zwar hat der Norddeutsche Lloyd bei den Reichs-Postdampfern Durchfrachten nach Ostafrika mit Uebergang in Aden auf die Afrikanische Linie der British India Steam Navigation Company, bezw. von derselben eingerichtet, doch stehen der pünktlichen Beförderung mit dieser Verbindung Umstände im Wege, deren Beseitigung nicht in der Macht des Norddeutschen Lloyd liegt, und welche es ausschliessen, diese Verbindung je zu einer leistungsfähigen, den Anforderungen des Handelsverkehrs entsprechenden zu erheben. Da die Britischen Dampfer für den Verkehr mit Grossbritannien und mit Indien bestimmt sind, so lassen sie, wenn der Laderaum für die Britischen und Indischen Güter gebraucht wird, in Aden die mit den Reichs-Postdampfern ankommenden Güter für Ostafrika bis zu vorhandener Raumgelegenheit liegen; ähnlich werden in umgekehrter Richtung die mit den Reichs-Postdampfern von Aden zu verschiffenden Güter seitens der Britischen Dampfer bei Raummangel schon in den Afrikanischen Plätzen zurückgestellt. Die Reichs-Postdampfer selbst sind auf der Heimreise mit Gütern von Ostasien, Australien und Ceylon bereits angefüllt, sodass auf eine Mitnahme der Afrikanischen Güter in Aden nicht sicher zu rechnen ist; mit zunehmendem Verkehr muss dieses Verhältniss sich immer ungünstiger gestalten. Um wochen- und selbst monatelange Verzögerungen zu vermeiden, nehmen daher die Deutschen Güter nach wie vor in der Hauptsache den Weg über England.

Ebenso ist der südlich über Kapstadt sich bewegende Verkehr genöthigt, den Weg über England einzuschlagen. Der Umweg über England setzt aber in dem einen wie dem andern Falle den Deutschen Verkehr durch Zeitverlust, Vertheuerung und sonstige Weiterungen in Nachtheil. Ein Ausgleich durch rasche Beförderung und niedrigere Tarife ist zwar möglich, doch fehlt derselbe für den über England gehenden Deutsch-Ostafrikanischen Verkehr. Im Gegentheil werden Klagen darüber erhoben, dass durch das Dazwischentreten der Englischen Spedition die Kosten und Umständlichkeiten des Umweges noch vergrössert werden. In jeder Umspedition liegt ausserdem — ganz abgesehen von der Möglichkeit von Unregelmässigkeiten und Verzögerungen — der grosse Nachtheil, dass die Waaren durch Umladung häufig eine Verschlechterung erfahren; auch werden den fremdländischen Konkurrenten die Geschäftsbedingungen leichter bekannt. Sodann verursacht die Erfüllung der zollamtlichen Vorschriften Weiterungen und Hindernisse. In den Deutschen Interessenkreisen ist seit Erlass des Englischen Markenschutzgesetzes vom 23. August 1887 schon wiederholt darauf hingewiesen worden, dass die Anwendung dieses Gesetzes zu einer lästigen und störenden Erschwerung des Deutschen Waarendurchgangs durch England führe. Auch liegt ein gewisser innerer Widerspruch darin, dass für Handelsbeziehungen, bei welchen zwei Länder sich in Konkurrenz befinden, das eine für die Abwickelung seiner Geschäfte sich der Vermittelung des anderen bedient.

Es ist nicht anders zu erwarten, als dass durch jene Umstände der auf die Englische Vermittelung angewiesene Deutsche Waarenumsatz mit Ostafrika gelähmt und zurückgehalten wird. Die Konkurrenzfähigkeit des Deutschen Handels und der Antrieb zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen wird hierdurch geschwächt. Der Kaufmann in Ostafrika, selbst in verschiedenen Beziehungen der dortige Deutsche Kaufmann, ist bei der Sachlage oft genöthigt, sich an den Englischen oder den Indischen Markt, statt an den Deutschen, zu wenden. Durch die ungünstige Rückwirkung des Verhältnisses werden die gesammten Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zwischen Deutschland und Ostafrika in Mitleidenschaft gezogen. Die Erfahrung lehrt, dass, wo regelmässige direkte Verbindungen fehlen, die gewöhnliche Kauffahrteischifffahrt sich nicht zu der Lebendigkeit zu entwickeln vermag, welche da herrscht, wo durch regelmässige Postdampfschifffahrten die Verkehrsbeziehungen belebt werden. Daher ist auch der Antheil der Deutschen Rhederei an der Ostafrikanischen Handelsschifffahrt verhältnissmässig schwach.

Zu den vorgedachten besonderen Erschwernissen des Deutsch-Ostafrikanischen Verkehrs tritt übrigens als allgemeiner Uebelstand hinzu, dass der Dienst der die Verbindung längs der Küste von Aden bis zu den Britischen Besitzungen am Kap jetzt aufrecht erhaltenden Dampferlinien für die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses mancherlei zu wünschen lässt. Die Dampfer der British Indialinie, auf welche es für den Deutschen Verkehr am meisten ankommt, genügen nicht und sind oft überfüllt, so dass nicht selten wegen Raummangel eine Zurückweisung von Frachtgütern stattfindet.

Der unbefriedigende Zustand der bisherigen Verbindungen mit der Ostafrikanischen Küste hat die Französische Regierung veranlasst, seit dem Monat Juli 1888 eine direkte Postdampfschifflinie von Marseille nach Zanzibar und weiter nach Madagaskar und den Maskarenen einzurichten. Dabei hat die Absicht vorgewaltet, einen Theil der Handelsbeziehungen Ostafrikas in Voraussicht der zu erwartenden bedeutenden Entwickelung derselben rechtzeitig für Frankreich zu gewinnen; die direkte Dampferlinie hat den ausgesprochenen Zweck, dem Englischen und Deutschen Handel eine wirksame Konkurrenz zu bereiten. Wenngleich die neue Linie der Verbesserung des Postverkehrs mit Zanzibar im allgemeinen zu gute kommt, hat aus vorgedachtem Grunde doch der Deutsche Handel von derselben mehr Beeinträchtigung als Förderung zu erwarten. Der Mangel einer direkten Deutschen Dampfschiffverbindung mit Ostafrika tritt um so empfindlicher und bedenklicher hervor.

Auch die Portugiesische Regierung beabsichtigt ihre mit Mossamedes bestehende regelmässige Postdampfschiffverbindung bis zu ihren Besitzungen auf der Ostküste von Afrika auszudehnen. Sie würde demnächst an Stelle der jetz-

von ihr für die Verbindung mit letzteren Besitzungen mitbenutzten beiden Britischen Linien — der Castle Mail Packet Company bezw. der British India Steam Navigation Company — über eine unabhängige Postdampferlinie verfügen, welche sie ausschliesslich nach ihren Absichten zur Pflege der Portugiesischen Handelsbeziehungen verwerthen könnte.

Das Vorgehen Frankreichs und Portugals beweist, wie lebhaft von den dort interessirten Ländern das Bedürfniss erkannt wird, durch Herstellung eigener regelmässiger Dampfschiffslinien ihren Interessen nach Kräften Geltung zu verschaffen.

Das wirthschaftliche Interesse Deutschlands an einer eigenen Postdampfschiffslinie wird wie folgt begründet:

Deutschland wird, wenn es sich nicht überflügeln und den nach seiner Handelsbedeutung ihm zukommenden Antheil an dem Ostafrikanischen Handel sich nicht entziehen lassen will, nicht länger mit der Einrichtung einer eigenen Schifffahrtslinie nach den Ostafrikanischen Küstenländern säumen dürfen. Ein Stillstand in dieser Beziehung würde gegenüber dem Vorgehen der konkurrirenden Länder gleich sein mit einem Zurückweichen der Deutschen Interessen.

An der Entwickelungsfähigkeit der ausgedehnten Küstengebiete und ihrer Hinterländer, deren Werth die neueren Forschungen immer mehr ins Licht stellen, ist nicht zu zweifeln. Wenn Barbarei und kulturfeindliche Elemente die einst handelsthätigen und verkehrsbelebten Gestadeländer in Rückgang gebracht haben, so darf erwartet werden, dass jetzt mit dem Eindringen civilisatorischer Einflüsse Gesittung und Gedeihen daselbst einkehren und ein neues wirthschaftliches Emporblühen hervorrufen werden. Küste und Binnenland bieten eine Mannigfaltigkeit von Erzeugnissen, ein Kulturvermögen des Bodens und zum Theil auch einen Reichthum an Bodenschätzen, welche bei angemessener Verwerthung die besten Ergebnisse verheissen. Es kommt nur darauf an, dass, was solange unterblieben ist, die vorhandenen Hilfsquellen unter der Herrschaft geordneter Zustände erschlossen und entwickelt werden. Von verschiedenen Seiten geben sich Bestrebungen in dieser Richtung kund, an welchen auch Deutschland einen besonderen Antheil hat, nachdem durch die Abmachungen mit England und Portugal vom Jahre 1886 dem Deutschen Einfluss eine abgegrenzte Interessensphäre erworben ist, welche, wie bekannt, vom Wanga- bis zum Rovumafluss, d. i. über etwa 6 Breitengrade, sich erstreckt und im Hinterlande an die grossen Seen (Viktoria Nyanza, Tanganjika, Nyassa), das hydrographische Centrum Afrikas, reicht.

Auf diesem Gebiet haben die mit dem Kaiserlichen Schutzbriefe vom 27. Februar 1885 ausgestattete Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft und die Deutsch-Ostafrikanische Plantagengesellschaft mit Gründung tropischer Nutzpflanzungen, insbesondere von Tabak, Baumwolle, Kaffee einen Anfang gemacht, welcher nach Wiederherstellung normaler Zustände gute Erfolge verspricht.

Auch nördlich des Tanaflusses, im Witugebiet, ist Deutsche Unternehmung bemüht um die Erschliessung und Verwerthung des Landes zu Kulturzwecken.

Eine ähnliche Bewegung gibt sich kund in den übrigen Gebieten der Ostafrikanischen Gestade bis zu den Britischen Besitzungen an der Südspitze. Die Britische Ostafrikanische Gesellschaft hat die Erschliessung der der Britischen Interessensphäre vorbehaltenen Landstriche zwischen den vorgedachten Deutschen Interessengebieten mit kräftigen Mitteln in Angriff genommen. In den Portugiesischen Besitzungen, namentlich in Mozambique, regt sich der Unternehmungsgeist, um die reichen Hilfsquellen des Landes mehr als bisher zu verwerthen. Maassnahmen werden geplant, um die Verbindungen mit dem Innern, insbesondere mit der Seeregion und den oberen Gebieten des Zambesi, zu verbessern.

Auf die Absicht der Portugiesischen Regierung, ihre Dampfschiffsverbindungen mit den Ostafrikanischen Besitzungen neu zu gestalten, ist schon hingewiesen. Die Delagoabai erlangt durch den Bau der Eisenbahn nach Pretoria, welche die Südafrikanische Republik in die nächste Verbindung mit der See setzt, eine ausserordentliche Handelsbedeutung. Bekannt ist der Aufschwung, welchen die wirthschaftliche Entwickelung des Boerenlandes genommen hat. Seine reichen Natur- und Bodenschätze sichern ihm weiteres Gedeihen. Die Ausbeutung der Goldfelder belebt den Verkehr und erhöht den Bedarf an Industrieerzeugnissen.

Wegen der vortheilhaften Lage der Delagoabai für die Erreichung der See legt die Südafrikanische Republik auf die Verbindung dahin Werth. Der daselbst belegene Portugiesische Hafen Lourenço Marques verspricht unter diesen Umständen ein hervorragender Brennpunkt des Handels zu werden. Mannigfache wirthschaftliche Verbindungen bestehen seit Langem zwischen Deutschland und dem Boerenlande. Deutsches Kapital, Deutsche Unternehmer und Ingenieure sind an den neueren Handels-, Eisenbahn-, Wege- usw. Unternehmungen in Transvaal betheiligt. Von den am Handel mit Transvaal interessirten Kreisen sind bereits Schritte geschehen, um in Erwartung des sich der Delagoabai bald zuwendenden Ausfuhr- und Einfuhrverkehrs daselbst Fuss zu fassen. Der Handelsverkehr des Hafens von Lourenço Marques ist von 1885 bis 1887 um das Vierfache gestiegen. Deutschland mit seinen merkantilen Interessen im Boerenland wird nicht gegen andere Länder zurückstehen dürfen, sondern Anstalten treffen müssen, durch eine bis zur Delagoabai reichende Dampfschiffsverbindung seinen Antheil am Verkehr sich rechtzeitig zu sichern.

(Schluss folgt.)

Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung auf den Preussischen Staatsbahnen.

In Nr. 91 S. 902 Jahrg. 1889 d. Ztg. wurden die auf den Oesterreichischen Staatsbahnen geltenden Bestimmungen für einen einmonatlichen Frachtkredit mitgetheilt, welche im wesentlichen den seit 1. April 1889 für die Preussischen Staatsbahnen gültigen Bedingungen entsprechen. Letztere enthalten ebenfalls 9 Paragraphen, welche in vielen Punkten mit jenen wörtlich übereinstimmen. Der geringste Stundungsbetrag in Preussen beträgt 300 ℳ. Nach § 4 ist ebenfalls der 1½ fache Betrag der monatlichen Stundungssumme als Sicherheit zu stellen. Die Art der verlangten Sicherheit ist selbstverständlich in beiden Ländern verschieden.

Für die Preussischen Staatsbahnen ist folgendes vorgeschrieben.

Als Sicherheit werden angenommen:

a) die von dem Deutschen Reiche oder von einem Deutschen Bundesstaate ausgestellten oder garantirten Schuldverschreibungen zum vollen Kurswerth; andere bei der Deutschen Reichsbank beleihbare Werthpapiere, mit Ausnahme von Anerkenntnissen über Steuervergütungen, zu dem dort beleihbaren Bruchtheile des Kurswerthes. Für den Kurswerth ist der Tageskurs der Börse zu . . . . . . maassgebend. Eine Ergänzung der Sicherheit ist für den Fall vorbehalten, dass demnächst infolge eines Rückganges des Kurses der Kurswerth bezw. der entsprechende Bruchtheil desselben für den Betrag der Sicherheit nicht mehr Deckung bieten sollte.

   Den Werthpapieren sind die Talons und Zinsscheine beizufügen. Den Stundungsnehmern können nach dem Ermessen der stundenden Eisenbahnbehörde die Zinsscheine für 2 Jahre belassen werden.

b) ein an die stundende Behörde bei Sicht zahlbarer, gezogener und acceptirter oder ein eigener avalirter Wechsel.

   Als Wechselnehmerin ist die stundende Behörde zu bezeichnen.

c) ein nach untenstehendem Muster auszustellender Bürgschein eines der Eisenbahnverwaltung genehmen grösseren, im Deutschen Reiche ansässigen Bankhauses.

Bürgschein.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu . . . . . hat d . . . . ein Fracht-Stundungskonto bei der Güterexpedition zu . . . . . unter der Bedingung bewilligt, dass die Summe der im Laufe eines Monats bei dieser Dienststelle kreditirten Beträge bis zum 10. und wenn der 10. ein Sonn- oder Festtag ist, bis zum 9. des folgenden Monats ohne allen Abzug an die zuständigen Kassen gezahlt werden muss. Insbesondere ist vereinbart, dass diese Zahlung wegen etwa zu erhebender Ausstellungen und Gegenansprüche nicht verweigert werden darf, das Recht der demnächstigen Geltendmachung der Ausstellungen und Gegenansprüche d . . . . jedoch vorbehalten bleibt, sowie dass bei Ueberschreitung der vorgenannten Zahlungsfristen 5% Verzugszinsen von dem bezeichneten Fälligkeitstage ab zu zahlen sind.

Für die Erfüllung dieser von d . . . . . übernommenen Verbindlichkeiten übernehme . . . . hierdurch bis zu dem Betrage von . . . . ℳ geschrieben . . . . Bürgschaft und verbürge . . . . . . solidarisch als Selbstschuldner und mit Verzicht auf die sonst den Bürgen zustehenden Einreden der Vorausklage und Theilung.

Diese Bürgschaft ist zwar jederzeit kündbar, jedoch hafte . . . . . . vom Augenblick der Kündigung ab nicht blos für die vor, sondern auch noch für die in den ersten 14 Tagen nach der Kündigung bis zum oben angegebenen Betrage gestundeten Beträge.

. . . ., am 189

Nach § 6 der Preussischen Bedingungen ist der Kreditnehmer verpflichtet, zu dem von der Güterexpedition geführten Kreditkonto ein Gegenkonto zu führen. Der sofortigen Ausgabe der Frachtbriefe beim Bezug der Güter und der Quittungsleistung bei kreditirten Frankaturen stehen in Preussen keine Hindernisse im Wege. Die bezüglichen umständlicheren Bedingungen bei den Oesterreichischen Bahnen sind auf abweichende Landesgesetze zurückzuführen.

§ 7 schreibt für beide Verwaltungen die gleichen Fristen für die Einzahlung der gestundeten Beträge vor, in Preussen ist aber die Wahl der Zahlstelle nicht gestattet, vielmehr müssen Frachtkredite bis 1 000 *M.* bei der betreffenden Güterkasse, höhere Frachtkredite bei der zuständigen Betriebskasse (bezw. der Hauptkasse) beglichen werden.

Nach § 8 der Preussischen Bedingungen hat Baarzahlung im Laufe des Stundungsmonats erst dann stattzufinden, wenn der durch Kaution gesicherte 1½ fache Frachtkredit erreicht ist, während in Oesterreich nur bis zur Höhe des eröffneten Frachtgebührenkredits, das sind ⅔ der erlegten Kaution, gestundet werden darf. Letzteres ist entschieden sachgemässer, denn in ersterem Falle ist kein Grund ersichtlich, weshalb die 1½ fache Kaution gefordert wird. Dem Wortlaute entsprechend kann in Preussen der Kredit bis zur Kautionshöhe ausgenutzt werden, folglich wäre eine Kaution in derselben Höhe wie die gewünschte Kreditsumme ausreichend.

In den Bedingungen beider Staatsbahnverwaltungen ist nicht bestimmt ausgesprochen, dass die während der Kreditperiode fällig werdenden Nahnahmen auf die Höhe der Kreditsumme anzurechnen sind; eine Ueberschreitung der Kreditsumme um die wirklich fälligen Nachnahmen erscheint aber völlig unbedenklich.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 45 a (Schleswig-Holsteinische Marschbahn) neu, zu den Kilometerzeigern Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona) und 75 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) je der II., zu Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) der III., zu Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion — linksrheinische — zu Köln) der X. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der VIII. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch den Kilometerzeiger Nr. 45 a und den II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 75 wird der im August 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 45 a bezw. der im Juni 1889 ausgegebene Nachrag I zum Kilometerzeiger Nr. 75 aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 29 (Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft), Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen), Nr. 95 (Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen) neu, zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 66 (K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn) den II. und zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen den XV. Nachtrag herausgegeben.

Durch die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 29, 88 und 95 werden die im Oktober 1885 bezw. im November 1887 und im Januar 1886 ausgegebenen Güterwagenpark - Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4946 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 21 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 22 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1 Z vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Oktober bis Dezember 1889 in der Vereins-Zeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahre Bekanntmachungen in der Vereins - Zeitung erlassen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Lokalbahnprojekte in Böhmen.

Es vergeht kaum eine Woche, dass nicht für irgend ein Böhmisches Lokalbahnprojekt die Vorkonzession ertheilt würde. In Wien und Prag bestehen eigene Ingenieurbüreaus, in welchen mehr oder minder wichtige Bahnlinien projektirt werden, wofür die geringen Kosten und Stempel von den betheiligten Ortschaften oder Grundbesitzern bereitwillig getragen werden. Das Handelsministerium geht bei der Beurtheilung dieser gewöhnlich oberflächlich gearbeiteten Operate nicht sehr strenge zu Werke; das Land kann bei dieser Thätigkeit nur gewinnen, nichts verlieren. An der Finanzirung scheitern aber die meisten Projekte, so dass von 50 kaum eins zur Ausführung gelangt, während die übrigen nach wiederholten Fristerstreckungen bald genug gegenstandslos werden. Vor dem Jahre 1873 war es allerdings schwieriger, die Vorkonzessionen zu erlangen, welche damals einen gesuchten Spekulationsartikel boten. Von den neuesten Projekten dürften nur Böhmisch-Leipa - Leitmeritz und Reichenberg - Böhmisch-Leipa Aussicht auf Verwirklichung haben.

Beheizung der Personenwagen.

Betreffend die Anpassung dieser Beheizung an die jeweilig herrschende Aussentemperatur hat die K. K. Generalinspektion infolge diesbezüglicher vom Publikum eingelangten Beschwerden die Bahnverwaltungen ersucht, alle jene Vorsorgen zu treffen, welche geeignet sind, dass sich die Wärme in den Kupees nicht bis zu einem für die Reisenden höchst unangenehmen, ja gesundheitsschädlichen Grade steigere. Es erscheine dringend geboten, alle jene Vorsorgen zu treffen, welche geeignet seien, diesem auch von den Organen der Generalinspektion wahrgenommenen Uebelstand erfolgreich zu begegnen. Es werden dann folgende Instruktionen gegeben: „Bei der Briquettes- und Ofenheizung wird dies durch eine der Aussentemperatur angepasste Füllung der Heizkörbe, bezw. der Oefen mit Heizmaterial, sowie insbesondere durch sorgfältige Handhabung der zu Gebote stehenden Luftzuführungsschieber in das Feuer, und bei der Dampfheizung durch eine, dem jeweiligen Bedarfe entsprechende Dampfentnahme von der Lokomotive oder von dem im Zuge befindlichen Kesselwagen zu bewirken sein. Insbesondere ist das Zugpersonal berufen, nach Maassgabe der während des Zugverkehres von demselben zu machenden Wahrnehmungen, auf diese Regulirung der Wärmequellen hinzuwirken und die im Innern der Personenwagen angebrachten Hilfsmittel (die Dampfeinströmungswechsel, die Ventilationen, Luftschieber und Luftklappen) entsprechend zu handhaben.“ Schliesslich werden die neueren Systeme der Dampfluftheizung zur Einführung bezw. Verallgemeinerung empfohlen.

Bestätigung der Expropiirbarkeit der Grundstücke.

Zum Zweck der Befreiung von der halben Vermögensübertragungs-Gebühr für die zum Bau oder Betriebe von Eisenbahnen benöthigten Grundstücke wurde die K. K. Generalinspektion vom Handelsministerium ermächtigt, Bestätigungen über die diesfällige Expropiirbarkeit ertheilen zu dürfen. Doch hat die Konstatirung der Uebereinstimmung der von der Bahnunternehmung beizubringenden Ausführungspläne mit dem vom Handelsministerium genehmigten, im Archive der Generalinspektion erliegenden Projekte vorauszugehen. Auch haben sich die mehrerwähnten Atteste, um nicht gegen die im Gesetze vom 18. Februar 1878 (R.-H.-Bl. Nr. 30, Enteignungsgesetz) aufgestellten Kompetenznormen zu verstossen, auf die Bescheinigung des Umstandes zu beschränken, dass das betreffende Grundstück nach dem vom Handelsministerium gutgeheissenen Projekte zur Ausführung der betreffenden (näher zu bezeichnenden) Anlage erforderlich gewesen, sowie auch thatsächlich verwendet worden sei.

Stand der Bauarbeiten in Oesterreich Ende November 1889.

Am Schlusse des Monats Oktober waren 503,1 km Eisenbahnen in Bauausführung begriffen, wovon 167,6 km auf die Staatsbahnen und 335,5 km auf die Privatbahnen entfielen. Im Laufe des Monats November wurde keine neue Eisenbahnlinie dem Baue zugeführt, dagegen gelangten zur Betriebseröffnung: die 64,2 km lange Strecke Tabor - Mühlhausen - Razice des auf Staatskosten zu erbauenden Theiles der Böhmischen Transversalbahn, die 8,4 km lange Lokalbahnlinie Hadikfalva-Radautz der Bukowinaer Lokalbahnen und das zweite Geleise in der Strecke Dux-Komotau der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (36,4 km). Es sank daher die Zahl der Eisenbahnbaukilometer bei den Staatsbahnen auf 103,4 km, bei den Privatbahnen auf 290,7 km,

m ganzen also auf 394,1 km. Einen sehr bedeutenden Fortschritt nahm der Bau in den Strecken Wien-Tulln und Krakau-Dembica und zur Vollendung gelangte die Zwittawa-Uferbahn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter betrug 13 397 Mann (d. i. um 374 weniger als im Vormonate).

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.

Eröffnung der Strecke Borossebes-Buttyin-Gurahoncz. Die in Verlängerung der Linie Arad-Borossebes-Buttyin ausgebaute Strecke Borossebes-Buttyin-Gurahoncz ist am 13. Dezember v. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die bisher für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Ottlaka und Sikló wurden mit 1. Januar 1890 zu Haltestellen umgestaltet. Die Haltestelle Sikló ist für den Personen-, Gepäckverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen eingerichtet, die Haltestelle Ottlaka ist ausser diesen noch für die Aufnahme und Abgabe von lebenden Thieren in Wagenladungen eingerichtet.

Bahneröffnungen im November 1889.

Im Monat November 1889 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 14. November die Bács-Bodroger Kommerzialbahnen, und zwar: Szábadka-O-Bécse, 76,79 km lang, und Horgos-Zenta, 31,8 km lang;

am 17. November die 7,75 km lange Lokalbahn Hadikfalva-Radautz der Bukowinaer Lokalbahnen, und

am 21. November die 62,8 km lange Theilstrecke Tabor-Pisek-Razice der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn.

Den Betrieb der erstangeführten Bahnstrecken besorgt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen; die beiden letztgenannten Bahnen stehen im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Betriebseinnahmen in und einschliesslich November 1889.

Im Monat November 1889 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 635 001 Personen und 8 692 192 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 663 056 fl. erzielt, d. i. für 1 km 987 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4 582 130 Personen und 8 290 908 t Güter 25 441 163 fl., oder für 1 km 1 017 fl.; mithin ergibt sich für den Monat November 1889 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 2,9 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1889 erzielten Betriebseinnahmen beziffern sich auf 257 381 766 fl., im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 247 708 401 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für den obengenannten Zeitabschnitt des Jahres 1889 25 611 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 24 628 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für den erwähnten Zeitraum des Jahres 1889 auf 10 050 fl., gegen 10 058 fl. im Vorjahre, das ist um 8 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1889 auf 10 964 fl., gegen 10 972 fl. im Vorjahre, das ist um 8 fl., mithin um 0,07 % ungünstiger.

Verjährung des Schadenersatzanspruches der Hinterbliebenen eines im Dienste Verunglückten (Rechtsfall).

Die Wittwe eines von einem Zuge überfahrenen und dadurch getödteten Schaffners wurde statutenmässig pensionirt und erst viele Jahre später erhob nach ihrem Tode der neuernannte Vormund des minderjährigen Kindes dieser beiden Ehegatten einen Alimentationsanspruch für dasselbe auf Grund des Oesterreichischen Unfallgesetzes. Sowohl das Landesgericht als das Oberlandesgericht in Wien wiesen diesen Anspruch deshalb zurück, weil der Alimentationsanspruch der Hinterbliebenen eines im Eisenbahnverkehre Getödteten binnen 3 Jahren verjährt, nachdem der Unfall zu deren (bezw. ihrer Vertreter) Kenntniss gelangt ist. Die Verjährung wird durch die Minderjährigkeit eines solchen Hinterbliebenen nicht gehemmt, wenn für denselben ein Vormund bestellt war. In den Motiven wird auf die Bestimmungen des A. B. G.-B. über die Verjährung hingewiesen, nachdem das Unfallgesetz hierüber keine Bestimmung enthält und es Sache des früheren Vormundes gewesen wäre, die Rechte des Minderjährigen zu wahren. (Nr. 40 d. R.-Ges.-Samml.)

Die Stroh-, Streu- und Heuausfuhr

nimmt zur Zeit solche Dimensionen an, wie solche in früheren Jahren nicht zu verzeichnen waren. Die Ursache liegt in der guten Ernte in diesem Artikel, mehr aber noch in der gebesserten Transportart derselben. Die praktische Pressung macht jetzt einen Versand auf weite Entfernungen möglich, der früher infolge des grossen Umfangs dieser Gegenstände ausgeschlossen war. In den ersten 8 Monaten des Jahres 1889 wurden nach den Zollausweisen 346 800 q (gegen 54 263 q im Jahre 1888) Stroh und 306 984 (gegen 214 148) q Heu ins Ausland ausgeführt.

Herabsetzung der Tarife der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Mit Neujahr ist auf Grund des Konzessionsgesetzes ein neuer Tarif für den Lokal-Güterverkehr dieser Bahn zur Einführung gelangt, welcher ausser der schon mit dem 1. Oktober 1889 in Wirksamkeit getretenen 10 % Tarifermässigung für Kohle eine weitere allgemeine 5 bezw. 10 % Ermässigung der übrigen Gütertarife enthält, und unter Beibehaltung der bisher bestandenen, durch die allgemeine Ermässigung nicht etwa gegenstandslos gewordenen Ausnahmetarife für bestimmte Artikel noch weitere bedeutende Tarifermässigungen durch Herabsetzung der Manipulationsgebühren, sowie durch Einreihung der Artikel: Eisen und Eisenabfälle, Holz, Kalk, Hadern, Asphalt, Borke und Lohe, Harze, Gemüse, Obst, Wein, Salz, Zucker, Dünger und Steinplatten in niedrigere Tarifklassen aufweist.

Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die der Firma Lindheim & Comp. in Wien ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der Linie Reichenberg-Gablonz-Tannwald bis zur Reichsgrenze bei Neuwelt auf weitere 6 Monate, ferner die dem Civilingenieur Anton Seemiller in Köflach ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn mit kombinirtem Adhäsions- und Zahnstangensystem von Köflach über Gradenberg nach St. Margarethen im Murthale zum Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn bei Knittelfeld bis 12. Juni d. J. verlängert.

Liquidation der Kronprinz Rudolfbahn.

Die Liquidation dieser verstaatlichten Bahn ist nun zum vollen Abschlusse gelangt. Es erstatten die Liquidatoren in einer kürzlich erschienenen Kundmachung Bericht über die Liquidation. Danach ist auf die Gläubigerversammlung vom 23. Dezember 1887 nur eine Anmeldung von Forderungen gefolgt, nämlich das Begehren eines in Deutschland wohnhaften Besitzers von Silber-Prioritätsobligationen der Kronprinz Rudolfbahn, ihm den Nominalbetrag seiner Forderung in Goldwährung auszubezahlen. Der betreffende Anmeldungswerber hat, nachdem seine Forderung von den Liquidatoren nicht als richtig anerkannt worden ist, das Begehren um Sistirung der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens erbeten, welches Begehren jedoch vom Handelsgerichte Wien am 17. Juli 1888 als gesetzlich nicht begründet abgewiesen wurde. Der betreffende Anmeldungswerber hat gegen diesen Bescheid nicht rekurirt, infolge dessen diese Angelegenheit als vollständig ausgetragen zu betrachten ist. Darauf wurde die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens durch Umtausch der Aktien in 4¾ % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Sinne des § 12 des Verstaatlichungs-Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883 vorgenommen. Für die ungeachtet wiederholter öffentlicher Einberufungs-Kundmachung nicht präsentirten 1 097 Stück Aktien wurden 219 400 fl. Oe. W. Silber Nominale in 4¾ % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zu Gerichtshänden erlegt; das Handelsgericht Wien hat mit Bescheid vom 22. November 1889 diesen Erlag zu Gerichtshänden angenommen und Herrn Dr. Karl Schlenkrich, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, zum Kurator der unbekannten Besitzer dieser Aktien bestellt. Ueber die Gebahrung während der Liquidation hat der Aufsichtsrath den Liquidatoren das Absolutorium ertheilt. Den detaillirten Bericht der Liquidatoren über den Verlauf und Abschluss der Liquidation hat das Handelsministerium mit Erlass vom 21. Dezember 1889 genehmigend zur Kenntniss genommen. Die gesellschaftlichen Handelsbücher werden im Sinne des Art. 246 H.-G.-B. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Aufbewahrung hinterlegt. Hiermit ist die Liquidation zum Abschlusse gelangt und es wird nunmehr die Löschung der Liquidationsfirma erfolgen.

Der Dualismus bei der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der Königlich Ungarische Handelsminister richtete einen Erlass an die Budapester Verwaltung der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, in welchem er Bericht darüber fordert, in welchem Maasse der ministeriellen Verordnung genügt sei, wonach sämmtliche auf Ungarischem Gebiete angestellten Organe der Gesellschaft der Ungarischen Sprache mächtig sein sollen. Der Minister verweist darauf, dass diese Frage schon oft urgirt und ihre Stundung wiederholt zugestanden wurde. Auch stellt der Minister in Aussicht, dass er eventuell ein Organ der Generalinspektion für Eisenbahnen entsenden

werde, um sich von der Durchführung dieser Forderung zu überzeugen, und dass er weitere Entschliessungen von dem Berichte seiner Organe abhängig mache. Dem Vernehmen nach sind alle auf der Strecke angestellten Beamten der Ungarischen Sprache vollkommen mächtig, und nur in der Centrale finden sich einige um die Gesellschaft hochverdiente, seit Jahrzehnten erprobte Organe, für die infolge vorgerückten Alters die Erlernung der Sprache mit Schwierigkeiten verbunden ist. Auch wurden bei Dualisirung der Gesellschaft 300 Beamte aus Oesterreich hierher versetzt, um den Anforderungen des mit dem Staate geschlossenen Vertrages genügen zu können. Manche derselben haben sich die Ungarische Sprache bereits angeeignet, alle jedoch nicht.

Eine Tarifreform bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn

ist am 1. Januar d. J. auf deren Linien in Kraft getreten, indem neue einheitliche Tarifsätze für Holz, Cement, Steine, Rüben usw. eingeführt wurden, welchen der Durchschnitt bisheriger Refaktien zu Grunde gelegt ist. Die Verfrachter werden sofort die Preise abzüglich der Refaktien bezahlen und der Gesellschaft bleibt die schwierige Verrechnung erspart.

Die Schlesischen Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Verwaltungsrath der Ferdinands-Nordbahn hat über den Bau der Schlesischen Lokalbahnen Beschluss gefasst. Seit langer Zeit schwebt die Frage, ob drei normalspurige oder vier schmalspurige Linien gebaut werden sollen. Konzessionsmässig ist die Nordbahn verpflichtet, die drei Linien Zauchtl-Fulnek, Zauchtl-Wigstadtl-Bautsch und Troppau-Bennisch herzustellen, ohne dass aber in der Konzession die Spurweite vorgeschrieben wäre. In Schlesien wurde nun dafür agitirt, dass die Nordbahn diese drei Linien, sowie eine Verbindungslinie zwischen Branka, einem Punkte der Lokalbahn Troppau-Bennisch, und Wigstadtl, einer Station der Lokalbahn Zauchtl-Bautsch, normalspurig herstelle. Dem gegenüber erklärte die Nordbahn schon früher, sie sei bereit, entweder die drei konzessionsmässigen Linien normalspurig oder diese sammt der vierten Linie schmalspurig zu bauen; im ersteren Falle (bei drei normalspurigen Linien) würden sich die Kosten auf 3,7 Millionen Gulden, im letzteren Falle (bei vier schmalspurigen Linien) auf 3,8 Millionen Gulden stellen. Der Verwaltungsrath erklärte nun abermals, entweder drei normalspurige oder vier schmalspurige Linien bauen zu wollen, und ermächtigte die Direktion, nach beiden Richtungen wegen der definitiven Konzessionsertheilung zu verhandeln. Die Entscheidung hängt nun vom Handelsministerium ab.

Die Aktien und Genussscheine der Aussig-Teplitzer Bahn.

In der am 31. Juli abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft wurde beschlossen, das Aktienkapital um 2 421 000 fl. zu erhöhen. Die Erhöhung sollte derart vor sich gehen, dass auf die cirkulirenden 25 442 Aktien je 90 fl. aus den Baarmitteln der Gesellschaft eingezahlt und dass an die Inhaber der 1 458 Genussscheine je 90 fl. baar ausbezahlt werden. Die Aktionäre werden nunmehr eingeladen, ihre Aktien zum Zwecke der Abstempelung von 210 auf 300 fl. zu überreichen, während die Inhaber der Genussscheine aufgefordert wurden, die Nachzahlung von je 90 fl. gegen Vorlage der Genussscheine in Empfang zu nehmen.

XVI. ordentliche Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn am 28. Dezember v. J.

Der Vorsitzende erstattete den Bericht, in welchem er die verspätete Einberufung der Generalversammlung mit dem Hinweise auf die Differenzen rechtfertigte, die bezüglich der Jahresrechnung für 1886 zwischen dem Verwaltungsrathe und der Generaldirektion der Staatsbahnen bestehen. Auch die auf die allgemeine Regelung der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens gerichteten Bestrebungen seien noch zu keinem Ergebniss gelangt. Der Verwaltungsrath werde nach Maassgabe des Fortschrittes der gesellschaftlichen Angelegenheiten entweder in einer ausserordentlichen oder in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1890 den Aktionären weitere Mittheilungen machen. — Zu diesem Berichte nahm Aktionär v. Hoffmannsthal das Wort, um auf die ungewisse Lage hinzuweisen, in welcher sich die Aktionäre nun schon seit 3 Jahren befinden. Das Rechtsverhältniss zu den Prioritätenbesitzern sei noch immer nicht geregelt. Wenn aber der Verwaltungsrath nichts unternehme, so könne natürlich auch nichts erreicht werden. — Verwaltungsrath von Schenk erwidert, er könne versichern, dass der Verwaltungsrath unausgesetzt thätig gewesen sei. Er müsse sich auf diese Feststellung beschränken, da er sich auf nähere Details im Interesse der Gesellschaft nicht einlassen könne. — Derselbe Aktionär interpellirt hierauf den Verwaltungsrath über den voraussichtlichen Effekt der vor einiger Zeit vom Handelsministerium ertheilten Lokalbahnkonzession Rabersdorf-Römerstadt. — Generalsekretär Regierungsrath Konta erwidert, es handle sich hier blos um ein Projekt, dessen Realisirung noch sehr fraglich sei. Ob die derzeitigen Unternehmer, die erst eine Vorkonzession erhielten, sich auch um die Konzession bewerben werden, sei erst abzuwarten. — Verwaltungsrath v. Schenk bemerkt hierzu noch, dass der Verwaltungsrath diese Angelegenheit im Auge habe, um eventuell sein seinerzeitig verfolgtes Projekt, welches ihm bedeutende Trassirungskosten verursacht habe, materiell zu verwerthen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied wurde fast einstimmig wiedergewählt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das neue Jahr hat den weiteren Aufschwung der Spekulationspapiere fortgesetzt; die Börse spricht von grossen Geschäften, darunter auch Bahngründungen, welche die nächste Zukunft den Banken bringen wird; das Publikum wendet sich wieder der Aktie zu und trägt deshalb seine Ersparnisse in die Wechselstuben, es wird durch das Gespenst der Kohlennoth nicht beängstigt, da eine solche, trotz der Strikes und Schneeverwehungen, dank der Vorsicht unserer Bahnverwaltungen, welche die Anhäufung von Vorräthen für den eigenen und fremden Bedarf in der vorjährigen Herbstzeit nach Kräften förderten, wenigstens im Inlande in nächster Zeit nicht zu befürchten ist. Nachdem auch von einzelnen Bahnen die allerdings nur provisorische Schlussziffer der grösstentheils überaus günstigen Gesammteinnahme für 1889 bekannt wurden, so vollzog sich auch fast durchgängig die Steigerung ihrer Kurse. So notirt Carl Ludwigbahn 186 ausschl. Kupon; dann Nordwestbahn 190,50; Elbethalbahn 219,25; Staatsbahn 234,50 ausschl. Kupon und Südbahn 137,50. Von Böhmischen Bahnen waren insbesondere Buschtěhrader A (1050), B (407), Böhmische Westbahn (335) und Böhmische Nordbahn (216,50) wegen starker Kohlenverfrachtung gesucht. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2575) war etwas schwächer; Graz-Köflacher Eisenbahn (259) behauptete sich trotz der Tarifreduktion.

Aus Italien*).

Kommission für die Reorganisirung der dem Ministerium für öffentliche Arbeiten unterstehenden Dienstzweige.

Von derselben wurden nachstehende Beschlüsse gefasst:

1. Die Angelegenheiten, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen werden einer einzigen Direktion im Ministerium für öffentliche Arbeiten übertragen.
2. Die Ueberwachung des Baues der neuen Eisenbahnen besorgt die Civilingenieur-Abtheilung (Genio Civile).
3. Die Ueberwachung des Betriebes der Eisenbahnen wird einen speziellen Dienstzweig bilden.

Einnahmen der Centren des Mittelmeernetzes in den Betriebsjahren 1888/89 und 1887/88.

Die nachstehenden Ziffern, welche den Berichten des Verwaltungsrathes entnommen sind, beziehen sich auf die Einnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehre und die verschiedenen übrigen Einnahmen mit Einschluss der Hälfte der Einnahmen der im gemeinschaftlichen Betriebe mit dem Adriatischen Netze stehenden Linie Mailand-Chiasso in den Betriebsjahren 1888/89 und 1887/88.

Centren:	Einnahmen 1888/89 L.	Einnahmen 1887/88 L.
1. Genua	10 367 267,48	9 966 773.48
2 Turin	9 772 162,72	9 870 558,53
3. Mailand	8 888 055 81	10 328 500,34
4. Rom	7 274 317.63	8 808 318,14
5. Neapel	5 213 011,95	5 552 108,76
6. Savona	2 481 721,99	2 573 457 56
7. Florenz	2 074 458.54	2 596 909 81
8. Livorno	1 697 483 50	1 786 664 09
9. Sampierdarena	1 734 570,42	1 746 083 00
10. Alessandia	1 626 724 99	1 614 729,69
11. Spezia	1 578 923 11	1 255 395.32
12. Pisa	1 334 731,48	1 991 719 33
13. Novara	139 779,86	1 133 779,86

Nachdem sechs der vorgenannten Centren gemeinschaftliche Stationen des Mittelmeer- und Adriatischen Netzes sind,

---

*) Die meisten der nachstehenden Notizen entnahmen wir dem „Oesterr. Verordnungsblatt für Eisenb. u. Dampfschifffahrt", welches sich auch eingehend mit ausländischen Eisenbahnen beschäftigt. Die Red.

so ergibt sich mit Rücksicht auf die abgesonderten Einnahmen jedes einzelnen Netzes nachstehende Uebersicht:

Centren:	Mittelmeernetz 1888—89 L.	Adriat. Netz 1888 L.
1. Mailand	8 888 055,81	6 030 393.50
2. Rom	7 274 317.63	5 849 655 08
3. Neapel	5 213 011,95	2 286 840,18
4. Florenz	2 074 458 54	4 205 244 06
5. Livorno	1 697 483 50	1 956 209 57
6. Pisa	1 334 731,48	398 829,16

Hierbei wird bemerkt, dass das Betriebsjahr des Mittelmeernetzes in den Zeitraum vom 1. Juli bis 30. Juni fällt, während jenes des Adriatischen Netzes mit dem Solarjahre zusammenfällt.

Rangirbahnhof in Rom.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat ein von der Mittelmeerbahn vorgelegtes Projekt für die Herstellung eines bedeutenden Rangirbahnhofes in via Tusculana, dessen Kosten sich auf 2 545 681 L. belaufen werden, genehmigt.

Anschaffung von Wagen für das Adriatische Netz.

Die „Società delle Strade ferrate Meridionali" hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten einen Antrag zur Beschaffung von 340 Wagen überreicht, und zwar sollen 100 geschlossene Frachtwagen, 140 offene Frachtwagen mit Bremse und 100 offene Frachtwagen ohne Bremse zur Bestellung gelangen.

Zweites Geleise auf der Strecke Avenza-Sarzana der Linie Genua-Pisa.

Am 5. Dezember v. J. wurde das zweite Geleise der Strecke Avenza-Sarzana der Linie Genua-Pisa in Betrieb gesetzt.

Eisenbahnprojekt Neapel-Sorrent und Neapel-Sarno.

Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahnen haben beim Ministerium für öffentliche Arbeiten gemeinschaftlich die Erklärung abgegeben, dass durch die Konzessionirung der Eisenbahnen Neapel - Sorrent und Neapel-Sarno via Torre Annunziata eine die Interessen der genannten Gesellschaft sowohl, als auch des partizipirenden Staates schwer schädigende Konkurrenz für die Linie Neapel-Castellamare geschaffen wurde.

Tarife auf der Eisenbahn Valle Seriana.

Der Provinzialausschuss von Bergamo bat der Regierung einen Antrag, betreffend die Tarife auf der Eisenbahn Valle Seriana, überreicht. Diese Tarife wurden vom Generalinspektorate der Eisenbahnen genehmigt und stimmen mit jenen des Adriatischen Netzes sowohl rücksichtlich der Preise als auch rücksichtlich der Waarenbenutzung vollkommen überein.

Sizilische Bahnen: Generalversammlung.

Die Generalversammlung der Aktionäre der „Società Italiana per le Strade ferrate della Sicilia" fand am 26. November v. J. statt. Der Bericht des Verwaltungsrathes an dieselbe weist auf die Schwierigkeiten und Störungen hin, welchen im verflossenen Jahre Industrie und Ackerbau unterworfen waren, und wie sehr hierdurch die Betriebsergebnisse der Sizilischen Eisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen wurden. Dessenungeachtet waren die Betriebseinnahmen dem Berichte zufolge nicht unbefriedigend. Die Linien, deren Länge am 1. Juli 1888 673 km betrug, erreichten am 1. Juli 1889 eine Länge von 706 Kilometer. Das Bruttoerträgniss des Hauptnetzes belief sich auf 11 382 L. für 1 km, das der Ergänzunglinien auf 3 161 L. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 3 000 038 L., aus dem Gepäckverkehre 62 820 L., aus dem Eilgutverkehre 315 458 L., aus dem beschleunigten Frachtgutverkehre 240 542 L., aus dem gewöhnlichen Frachtgutverkehre 3 249 341 L. Mit dem Gesetze vom Jahre 1888 wurde der Gesellschaft der Bau mehrerer Linien übertragen und wurden die Projekte für die Linien Licata - Terranova, Noto - Modica, Noto-Licata, Scordia-Caltagirone mit Abzweigung nach Siracusa fertiggestellt. Der Bau der Strecke Licata-Terranova wurde bereits in Angriff genommen. Die Gesammteinnahmen im Betriebsjahre 1888/89 belaufen sich auf 8 748 934 L., die Gesammtausgaben auf 7 809 869 Lire. Nach Abzug der Dotation des Reservefonds beträgt der Reingewinn 905 000 L., d. i. 5½ % Dividende für die Aktie.

Sardinische Sekundärbahnen: Eröffnung der Gesammtlinie Cagliari-Isili-Sorgono.

Am 5. November v. J. wurde die letzte Strecke der Linie Cagliari-Isili-Sorgono, Meana-Sorgono, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Herstellung dieser Bahn hatte mit grossen Terrainhindernissen zu kämpfen, welche nur durch mit besonderer Kühnheit ausgeführte Objekte überwunden werden konnten. Nebst mehreren Tunnels, von welchen einer, Monte S. Arcu, 1 km misst, zählt diese Strecke eine Menge tiefer Terraineinschnitte und Viadukte, welche sich durch ausserordentliche Solidität auszeichnen. Die Strecke ist 37 km lang und bat die Expropriirung von 180 ha erfordert. Die Baukosten betragen mehr als 10 Millionen Lire.

Konsortium für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Maglie-Galliano-Gallipoli.

Mit Königlichem Dekrete vom 9. September v. J. wurde die Konstituirung des aus der Provinz Lecce und den Gemeinden Acquarica del Capo, Alessano, Alliste, Andrano, Casarano, Castrignano del Capo, Corsano, Diso, Gagliano del Capo, Gallipoli, Ginggianello, Maglie, Matino, Miggiano, Mincroino di Lecce, Montesano Salentino, Morciano di Leuca, Muro Leccese, Nociglia, Ortelle, Parabita, Pàtú, Paggiardo, Presisce, Racale, Ruffano, Salve, Sanarica, Scorrano, Specchia, Spongano, Supersano, Surano, Taurisano, Taviano, Tiggiano, Tricase, Ugento gebildeten Konsortiums zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn Maglie-Galliano-Gallipoli genehmigt.

Technisch - polizeiliche Prüfung der Strecke Terme - Pozzuoli der Eisenbahn Neapel-Cuma.

Dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen wir, dass die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Terme-Pozzuoli der Eisenbahn Neapel-Cuma, deren erste Strecke Neapel-Terme bereits im Juli v. J. eröffnet wurde, angeordnet ist.

Elektrische Tramways Lodi - Berghetto - San Colombano-Chignolo.

Die elektrischen Tramways, welche in anderen Staaten Europas und weit mehr noch in Amerika Eingang gefunden und sich bewährt haben, werden nunmehr auch in Italien eingeführt. Neben der bereits in Nr. 93 S. 927 v. Jahrg. d. Ztg. erwähnten, der Amerikanischen Firma Sprague zur Ausführung übertragenen elektrischen Tramway in Florenz und der probeweisen Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Porta del Popolo-Ponte Molle in Rom usw. gelangt nächstens auch das ebenfalls l. c. erwähnte Projekt der Ingenieure E. Pandiani und P. Zoncada für eine elektrische Tramway Lodi-Borghetto-San Colombano-Chignolo zur Realisirung. Dieselbe wird 20 km messen und eventuell auch bis zum Po verlängert werden können. Um den gleichzeitigen Dienst mit den Tramways Lodi-Mailand, Lodi - Treviglio, Lodi - Soncino - Orzinuovi und Lodi - San Angelo herzustellen, wird die projektirte elektrische Tramway dieselbe Spurweite, wie die anderen Tramways besitzen und wird ihre Ausgangsstation nächst der Station Lodi der Eisenbahnlinie Mailand - Piacenza und ihre Endstation nächst der Station Chignolo der Eisenbahnlinie Pavia-Cremona des Adriatischen Netzes situirt sein. Als Basis für die Berechnung der Betriebseinnahmen haben die von Dampftramways bisher erzielten geringsten Einnahmen, nämlich 3 000 L. für 1 km, gedient. Von diesen für die Deckung der Betriebsauslagen einer Dampftramway entschieden nicht hinreichenden Einnahmen wird in Ansehung der fraglichen elektrischen Tramway, dank den geringen Auslagen für die Krafterzeugung, nach dem Voranschlage sogar ein Reingewinn erübrigen. Die kilometrischen Betriebsauslagen sind bei einem Verkehre von täglich 4 Zügen nach jeder Richtung mit jährlich 52 000 Personen und 10 000 t Frachten mit 1 600 L. veranschlagt. Hierbei ist zu erwähnen, dass an Fest- und Markttagen voraussichtlich das Dreifache des gewöhnlichen Personenverkehres erreicht werden wird, ohne dass deshalb eine nennenswerthe Erhöhung der Betriebsauslagen verursacht würde. Die Personenzüge werden aus je 50 Personen fassende 3 Wagen bestehen und werden die verkehrenden Züge nach Bedarf eine Vermehrung erfahren können.

Sekundärbahn Bologna-Pieve di Conto.

Am 16. November v. J. wurde diese Sekundärbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Neues elektrisches System zur Sicherung des Zugverkehres.

Der Kriegsminister hat den Hauptmann Arthur Frassinari, den Oberlieutenant Del Buono und den Kommandeur Josef Nigra, Direktor und Eigenthümer des elektrotechnischen Etablissements in Alessandria, behufs Prüfung des von ihnen neuerfundenen Systems zur Sicherung des Zugverkehres und Vermeidung von Zusammenstössen nach Rom berufen. Angesichts des günstigen Resultates, welches diese Prüfung ergab, hat sich der Kriegsminister bestimmt gefunden, das Projekt unter Befürwortung an den Minister für öffentliche Arbeiten zu leiten. Das neue System besteht in einem elektrischen Signale, welches jeder Zug auf einer gewissen Entfernung vor sich in Bewegung setzt. Es bleibt nun dem Ministerium für öffentliche

Arbeiten anheimgestellt, wegen Vornahme der erforderlichen Versuche die Verfügung zu treffen.

Petroleumreservoirs in Genua.

Am 3. Dezember v. J. wurden die von dem Konzessionär Ferdinand Cesaroni auf der „Spigetta della Lanterna" aufgestellten grossen Petroleumreservoirs dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselben wurden von den Vertretern der Firma Gebrüder Nobel in Petersburg, Herren Librach und Canton, auf 10 Jahre in Pacht genommen. Es sind dies 4 grosse Metallrezipienten mit dem Fassungsraume von 2 245 m³ und 2 kleineren Rezipienten mit dem Fassungsraume von 1 070 m³. Das Petroleum wird in dieselben mittelst einer eisernen Röhre in der Länge von 270 m und einem Durchmesser von 200 mm, welche einen Druck von 100 Atmosphären aushält, geleitet. Der Eröffnung wohnten ausser dem Präfekten, Bürgermeister und Hafenkommandanten auch die Konsuln Oesterreichs, Deutschlands und Russlands und viele Industrielle und Vertreter der Presse bei.

Aus der Schweiz, Russland usw.

Schweiz. Langenthal-Huttwil. Am 1. November v. J. ist (wie bereits in Nr. 87 S. 869 vor. Jahrg. d. Ztg. berichtet) die Betriebseröffnung der normalspurigen, 15 km langen Nebenbahn Langenthal - Huttwil für den Personen- und Güterverkehr erfolgt. Die Linie hat folgende Stationen und Haltestellen: Langenthal, Lotzwil, Gutenburg (Haltestelle), Madiswil, Lindenholz, Kleindietwil, Rohrbach, Huttwil.

Betriebsergebnisse der Russischen Bahnen im Jahre 1888.

Nach einer vom Eisenbahndepartement der Russischen Regierung veröffentlichten Statistik der Bahnen dieses Reiches betrugen im Jahre 1888 die Bruttoeinnahmen derselben 282 949 000 Rubel (10 075 für die Werst), die Betriebsausgaben 159 596 000 Rubel (6 247 für die Werst), somit die Reineinnahmen 123 353 000 Rubel (3 828 R. für die Werst). Von 8 Gesellschaften, welche zusammen ein Bahnnetz von 9 385 Werst betreiben, betragen die Einnahmen 147 110 000 R., die Betriebsausgaben 52 % der Einnahmen, während dieselben für sämmtliche Bahnen des Reiches sich auf 56 % der Bruttoeinnahmen belaufen. Die Länge der Staatsbahnen betrug im Jahre 1888 5 147 Werst; dieselben erzielten eine Bruttoeinnahme von 5 300 R und eine Reineinnahme von 1 776 R. für die Werst.

Finnländische Eisenbahnen im Jahre 1888.

Das Finnländische Eisenbahnnetz bestand, wie im Vorjahre, aus den Linien Helsingfors - Tavastehus - St. Petersburg (509 km), Hangö-Hyvinge (153 km), Abo-Tammerfors-Tavastehus (212 km), der Wasabahn (307 km), der Uleaborgbahn (359 km) und umfasste im ganzen 1 540 km, wovon 20 km zweigeleisig ausgeführt waren. Die Gesammtlänge aller Geleise betrug 1 787 km, und zwar jene der Geleise mit Eisenschienen 581 km und die der Geleise mit Stahlschienen 1 206 km. Das auf die Anlage der Finnländischen Eisenbahnen bis Ende 1888 verwendete Kapital repräsentirt die Summe von 120 771 471 Frcs. und berechnet sich für 1 km Bahnlänge mit 78 443 Frcs. Am höchsten stellen sich die kilometrischen Anlagekosten der Linie Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg mit 106 014 Frcs. und am niedrigsten jene der Uleaborgbahn mit 54 978 Frcs. Die in Rede stehenden Bahnen verfügten im Jahre 1888 über einen Fahrbetriebsmittelstand von 135 Lokomotiven, 332 Personen- und 2 844 Lastwagen und beförderten damit 2 103 130 Passagiere und 751 784 t Güter auf durchschnittlich 48,34, bezw. 119,35 km Entfernung. Die aus diesen Transporten resultirenden Einnahmen betrugen für Personen 3 778 484 Frcs. und für Güter 5 678 494 Francs, daher durchschnittlich für die Person 1 80 Frcs. und für 1 t Fracht 7,55 Frcs. Für 1 Personen- und Tonnenkm berechnen sich die Einnahmen mit 3,72 bezw. 6,33 Cts. An sonstigen Erträgnissen wurden 168 997 Frcs. erzielt; einschliesslich dieser belaufen sich die Gesammteinnahmen der Finnländischen Eisenbahnen auf 9 625 975 Frcs., d. s. 6 252 Frcs. für 1 km Betriebslänge. Zur Bestreitung der Ausgaben waren 5 945 632 Frcs., d. s. 61,77 % der Einnahmen, bezw. 3 862 Frcs. für 1 km Betriebslänge erforderlich. Als Betriebsüberschuss für 1888 verblieben 3 680 343 Frcs., d. s. 2 390 Frcs. für 1 km Betriebslänge, bezw. 3,05 % des in den Bahnanlagen investirten Kapitals. Im Betriebe der Finnländischen Eisenbahnen ereigneten sich im vergangenen Jahre 19 Unfälle, ferner 12 Tödtungen und 7 Verletzungen von Personen, darunter 2 Tödtungen von Reisenden, infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit der Betroffenen.

Wyborg-Joensuu.

Ueber die schon lange projektirte Karelische Eisenbahnlinie liegt jetzt ein Entwurf der Richtung und der Kosten derselben vor. Die Bahn, welche von Wyborg über Sardavala nach der kleinen Stadt Joensun sich erstrecken wird, hat dem Entwurfe gemäss eine Länge von 344,9 km. Die Baukosten sind auf 24,5 Millionen Mark berechnet, welche Summe mit 1,5 Million Mark die von den letztversammelten Landständen für die neue Bahn angewiesene übersteigt. Nach demselben Projekt soll eine Nebenbahn von Wyborg über das Kirchspiel St. Andrä nach dem Wasserfall gebaut werden.

Schweden und Norwegen. Lulea-Ofotenbahn. Die Schwierigkeiten, mit welchen die Gesellschaft der Schwedischen und Norwegischen Eisenbahn seit langer Zeit zu kämpfen hatte, scheinen nun endlich beseitigt zu sein. Nach dem „Journal des transports" soll M. Wilkinson, der Vertreter des alten Hauses Wilkinson & Jarvis (Konzessionäre der Eisenbahn Lulea-Ofoten), die Rechte der Konzessionäre an die neue Gesellschaft der Lulea-Ofoten-Eisenbahn abgetreten haben. Man nimmt an, dass die Schwedische Regierung diesem Abkommen nicht fremd sei.

Rumelien. Der Verkauf der Linie Bellova - Vakarel soll nach der „Agence Balcanique" am 20. Dezember v. J. zwischen dem Bevollmächtigten der Orientalischen Eisenbahnen, M. Noblet, und der Bulgarischen Regierung zum Abschluss gekommen sein. Letztere zahlt als Preis für die Bahn 150 000 Frcs. für 1 km in Staatsscheinen innerhalb 10 Jahren.

Aegypten. Eisenbahn Scherbin-Belcas. Die Eisenbahn Scherbin - Belcas wurde am 20. November v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese im Auftrage der Aegyptischen Regierung von den Oesterreichischen Ingenieuren Battigelli gebaute Eisenbahn ist 17,5 km lang. Von Scherbin aus durchschneidet dieselbe zumeist fruchtbare Ländereien und wird insbesondere dem Baumwolltransporte grosse Vortheile bieten. Die Verlängerung von Belcas bis Damanhur (40 km) ist beabsichtigt.

Peru. Neue Eisenbahngesetze. Der Kongress von Peru hat nach dem „Journal des transports" mehrere Gesetze angenommen, welche durch die Regierung publizirt worden sind. Das erste Gesetz überlässt den Aktionären 2 Millionen Hektar unbebautes Land, je nach Wahl an der Küste oder im Innern, steuerfrei, und verspricht jegliche Unterstützung für deren Ausbeute. — Das zweite Gesetz gibt den Aktionären das ausschliessliche Recht, eine Eisenbahn von dem Endpunkt der Oroya-Hauptbahn oder deren Zweigbahnen nach einem Punkt an den schiffbaren Zuflüssen des Amazonenstroms zu bauen mit dem Recht der freien Schifffahrt auf letzterem Strom von diesem Punkte aus, sowie das Recht auf 6 000 ha für jeden Kilometer der in Betrieb gesetzten Bahn.

Das dritte Gesetz gibt den Aktionären das Recht zum Bau einer Bahnlinie von Puno nach Desagnadera, um die Südbahnen mit den neuen Bolivianischen Bahnlinien zu verbinden.

Bolivia garantirt eine 6 % Rente für die Baukosten der Eisenbahn von La Paz nach Desagnadera, welche sich an das Südbahnnetz von Peru anschliessen soll.

Bücherschau.

Eisenbahnjahrbuch der Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie. Von Ignaz Konta. Wien 1889.

Zum Berichte über die 1. Abtheilung des XX. Jahrganges dieses verdienstvollen Werkes in Nr. 25 S. 265 vor. Jahrg. d. Ztg. haben wir noch nachzutragen, dass inzwischen die II. Abtheilung und zum Jahresschlusse die III. und letzte Abtheilung erschienen ist. Der Jahrgang 1889 enthält Mittheilungen über 150 dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahnen mit zusammen 25 680 km. Wie erwähnt, umfasst derselbe die Periode vom 1. Juli 1886 bis 30. Juni 1887, antizipirt aber stellenweise auch spätere Vorkommnisse, welche mit der Darstellung jener Periode in innigem Zusammenhange stehen. Zu den bereits angedeuteten Ursachen des verzögerten Erscheinens dieses Jahrganges haben sich noch der Setzerausstand und sprachliche Schwierigkeiten hinzugesellt, da dem Verfasser die Jahresberichte der Ungarischen Bahnen zumeist in Ungarischer Sprache zukommen, deren Uebersetzung viel Zeit und Mühe in Anspruch nahm. Im Vorworte verspricht der Verfasser, dass, für den Fall es ihm vergönnt sein sollte, das Werk noch weiter fortzusetzen, er sich bestreben würde, in der nächsten Fortsetzung desselben die geschichtlichen Vorkommnisse, sowie die finanziellen und statistischen Ergebnisse zweier Jahre zu behandeln. Das Vorwort enthält auch einen in lapidaren Sätzen formulirten Ueberblick der Wechselfälle, welche das Eisenbahnwesen der Monarchie stufenweise durchzumachen hatte, von welchen das Konta'sche Jahrbuch ein treues, verlässliches und anziehendes Bild entwirft, was naturgemäss jährlich eine Erweiterung seines Inhaltes zur Folge hatte. Der Chronist unserer Eisenbahnen, als welchen sich Konta mit Recht bezeichnet, hatte immer mehr Mühe den einander drängenden und nicht selten überstürzenden Ereignissen auf dem Bahngebiete zu folgen und dieselben verlässlich zu registriren. So wuchs die Arbeit in einem Maasse an, dass dieselbe längst die Kraft eines einzelnen auch dann schon überschritten hätte, wenn er sich dieser Aufgabe ausschliesslich widmen könnte, was bei dem noch als Oberbeamten thätigen Verfasser nicht der Fall ist. Es

wäre daher zu erwägen, ob nicht durch eine kräftigere Unterstützung, durch einen ständigen tüchtigen Mitarbeiter das regelmässige Erscheinen des Jahrbuches ermöglicht werden könnte.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Von zwei sehr traurigen Unglücksfällen berichten die hiesigen Zeitungen:

Am Nachmittage des 31. Dezember v. J. wurde der Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts, Regierungs- und Baurath Wagemann in Cottbus, beim Ueberschreiten der Geleise von einem Wagenzuge auf dem dortigen Bahnhofe erfasst und sofort getödtet.

Der Verstorbene hatte über 5 Jahre als Direktor dem Eisenbahn-Betriebsamte vorgestanden.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Cottbus widmeten dem Verstorbenen ehrende Nachrufe.

Auf der Bahnstrecke Tiedmannsdorf-Braunsberg, ganz in der Nähe der letztgenannten Station, überfuhr, wie die „Nordd. A. Z." berichtet, der Kurierzug 3 am 4. Januar d. J. den aus amtlichem Anlass die Strecke begehenden Baurath Braune aus Elbing. Demselben wurde der Kopf vom Rumpfe getrennt. Der auf so tragische Art ums Leben gekommene Beamte war aus Sangershausen gebürtig und seit längerer Zeit als Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Elbing stationirt.

Ausserdem sind gestorben:

Regierungs- und Baurath Uthemann, Direktor des Betriebsamts (Main-Weserbahn) in Cassel und

der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Johannes Richter in Bonn, der Erbauer des Neusser Bahnhofs (an der Influenza).

Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Auszeichnungen. Der „Budapesti közlöny" meldet, dass auf Antrag des Königlich Ungarischen Handelsministers dem mit Titel und Charakter eines Sektionsrathes bekleideten Direktor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Johann Czigly, sowie dem Direktor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Königlichen Rath Albert Schober, der Titel und Charakter von Ministerialräthen taxfrei verliehen wurde, desgleichen die Ernennung des mit Titel und Charakter eines Sektionsrathes bekleideten Ministerialsekretärs Emil Abonyi und des Ministerialsekretärs Béla Szabó zu Sektionsräthen.

Berichtigung. In Nr. 2 S. 15 ist unter der Rubrik „Schweizerische Centralbahn" in dem daselbst aufgeführten Beispiel statt 7 Frcs. zu lesen 1 Fr.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die am 27/15. September a. pr. für die Beförderung von Getreide etc. von den Stationen der Russischen Südwestbahnen, Fastow-, Charkow-Nikolajew-, Ekaterinen- und Kursk-Kiewbahn nach Danzig und Neufahrwasser via Kowel-Mlawa-Illowo eingeführten Spezial-Exporttarife haben vom 13/1. Dezember a. pr. auch für solche Transporte, deren Beförderung über die Route Brest-Praga-Mlawa-Illowo erfolgt, mit der Maassgabe Gültigkeit, dass die Frachtsätze über letztere Route um 0,60 R. pro Wagen niedriger, die Nebengebühren dagegen um den gleichen Betrag höher berechnet werden. (J109)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande. Vom 10. Januar d. J. ab wird die an der Neubaustrecke Dömitz-Lübtheen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn gelegene Station Malliss in die Abtheilung B (für Sendungen von mindestens 50 000 kg) des vom 1. November 1887 ab gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Köln, den 4. Januar 1890. (110)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. treten zu den Tarifheften 1, 2 und 3 des Theiles II und III für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband neue Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten: Aufnahme neuer Deutscher und Rumänischer Stationen in den allgemeinen Tarif wie in die Ausnahmetarife, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 4 für zusammengesetzte landwirthschaftliche Maschinen auf zerlegte, neue direkte Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (für Heringe) und 8 (für Kolonialwaaren, Reis und Farbhölzer) für den Verkehr mit Stationen der Rumänischen Staatsbahnen, neue, theilweise ermässigte Sätze der Ausnahmetarife Nr. 9 (für Zucker) und 17 (für Schwefelsäure), neue direkte Ausnahmetarife für Papier, Töpfer- und Steingutwaaren sowie für Felle, Schweinefett und Geflügel, ferner mehrere bereits anderweit veröffentlichte Tarifmaassregeln sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit durch letztere Erhöhungen bedingt werden, gelten dieselben erst vom 1. März d. J. ab.

Mit dem gleichen Zeitpunkte (1. März) gelangen die im Nachtrag 4 zum Theil II, Heft 2, enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs 17 für Schwefelsäure nach Braila trans., Calarasi loco und trans, Focsani, Galatz trans., Giurgevo loco und trans., Pitesti, Slatina und Tecuciu zur Aufhebung. Der Nachtrag VI zum Theil II, Heft 2 ist zum Preise von 0,70 M, die übrigen Nachträge sind kostenfrei von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 6. Januar 1890. (111)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband.

1. Am 12. Januar d. J. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau einerseits und Stationen mehrerer westlichen Verbandsbahnen andererseits der auf den Preussischen Staatsbahnen allgemein eingeführte Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel, Erde usw.) in Kraft.
2. Am 1. März d. J. treten die im Tarifheft 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von den Stationen Annaberg, Bauerwitz, Brzezinka, Chorzow, Czernitz, Czerwionka, Dziedzitz loco und trans., Emanuelsegen, Friedrichsgrube, Friedrichshütte, Herminenweiche, Karolinengrube O.S.E. und R.O.U.E., Keltsch, Kobier, Kosel-Kandrzin, Kosel-Stadt, Kreuzenort, Lazisk, Myslowitz loco und transito, Naklo, Nendza, Neuberun, Oderberg loco und trausito Orzesche, Oswiecim, Pless, Rosdzin, Ruda, Scharley, Schoppinitz O. S. E. und R. O. U. E., Tichau, Tworog und Vossowska einerseits und Stationen mehrerer Mecklenburgischen Privatbahnen andrerseits ausser Kraft.
3. Die Station Rostock F. F. scheidet mit sofortiger Gültigkeit aus dem Hanseatisch-Ostdeutschen Güter- und Viehtarif aus. Die Abfertigung erfolgt fortab nach den Frachtsätzen des Lokalgütertarifs für den Direktionsbezirk Berlin, der Staatsbahntarife Berlin-Bromberg und Breslau und des gemeinschaftlichen Viehtarifs im Lokal- und direkten Verkehr der Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt.
4. Im Viehverkehr zwischen Rostock Ll einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit Frachtermässigungen ein, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilen.

Berlin, im Januar 1890. (MG112)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 13. d. Mts. werden die Stationen Krähwinklerbrücke und Radevormwald des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den allgemeinen Güterverkehr der Verbandsabtheilungen A—H einbezogen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren.

Köln, den 7. Januar 1890. (113)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Januar 1890 treten die Nachträge VI zu den Heften Nr. 1 und 2 des Tarifs für den Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen sind.

Diese Nachträge enthalten im wesentlichen neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den neueröffneten Stationen Mittweida-Markersbach, Obercrottendorf, Raschau bei Schwarzenberg, Scheibenberg, Schlettau in Sachsen, Trebanz-Treben und Waltersdorf bei Buchholz in Sachsen, sowie veränderte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Erla, Erlabrunn, Grünstädtel, Johanngeorgenstadt, Lauter und Schwarzenberg der Sächsischen Staatseisenbahnen. Ferner enthalten dieselben eine Bestimmung, wonach die Ausnahmetarife 5 bezw. 7 vom 1. März 1890 ab nur noch auf solche Wegebaumaterialien Anwendung finden, welche zur Herstellung und Unterhal-

tung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden Wege- und Chausseeflächen bestimmt sind.

Ausserdem werden durch den Nachtrag VI zum Tarifheft Nr. 1, mit Gültigkeit vom 1. März 1890, die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz und Kamenz in Sachsen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen Erla, Erlabrunn, Grünstädtel, Johanngeorgenstadt, Lauter und Schwarzenberg der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ohne Ersatz aufgehoben.

Dresden, den 10. Januar 1890. (114)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Ungarischer Güterverkehr. Die Gültigkeit der im Nachtrage V vom 1. Dezember 1889 zum Tarife für den vorgenannten Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3h für Pflaumen etc. wird unter Beibehaltung der bisherigen Bedingungen bis auf weiteres verlängert.

Köln, den 4. Januar 1890. (115)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch-Südbadischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. gelangt für den Transport von getrockneten Malztrebern in Ladungen von 10000 kg von München C. B. nach Basel ein Ausnahmefrachtsatz von 1,55 Frcs. pro 100 kg zur Einführung.

München, den 3. Januar 1890. (116)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr, Pflaumen - Ausnahmetarif Donau - Süddeutschland vom 20. September 1888. Die Gültigkeitsdauer des Tarifes wird bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1890, verlängert.

München, den 3. Januar 1890. (117)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1890 tritt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil II, in Kraft.

Strassburg, den 31. Dezember 1889. (118)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Soweit von einzelnen Stationen der Preussischen sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu und Torfmull zur Einführung gelangt sind, gelten dieselben unter den gleichen Bedingungen bis zum 1. April 1890 auch im Verkehr nach Stationen der Ostpreussischen Südbahn.

Bromberg, den 3. Januar 1890. (119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, einerseits und den Stationen der Badischen Bahnen, den Bodenseeuferstationen und der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn andererseits ist mit Gültigkeit vom 15. Januar 1890 der V. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Windschläg und anderweitige (ermässigte) Taxen für Eil- und Frachtstückgut ab Zell i/W. transit nach den Stationen der Lokalbahn Zell i/W.-Todtnau; ferner werden durch denselben mit Wirkung vom 1. April 1890 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 (Cement und Cementwaaren) für Friedrichsfeld Bad. Bahn und Main-Neckarbahn aufgehoben und jene für Heidelberg und Mannheim auf den Artikel Cement beschränkt, wodurch Frachterhöhungen eintreten.

Karlsruhe, den 7. Januar 1890. (120)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Eisenschlacken in Wagenladungen von 10000 kg treten am 10. d. Mts. folgende Ausnahme - Frachtsätze in Kraft, und zwar:

von Nürnberg Ostbahnhof nach Bochum B. M. . . . . . 1,13 *M.*
„ Nürnberg Ostbahnhof nach Bochum Rh. . . . . . . 1,12 „
für 100 kg.

Köln, den 6. Januar 1890. (121)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr. Vom 10. d. Mts. ab gelten die in den Saarkohlen - Ausnahmetarifen Nr. 1—21 enthaltenen Sätze der Grubenstation Sulzbach auch für Station Sulzbach und der Grubenstation Louisenthal (Gerhard) auch für Station Louisenthal. (122)

Köln, den 7. Januar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Am 1. Februar l. J. treten die Nachträge XVII zu Theil II — Heft 3 und XIII zu Theil II — Heft 4 der Tarife für obenbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieselben enthalten hauptsächlich Aenderung der „Besonderen Bestimmungen" (Reexpeditionsbegünstigungen), Erweiterung der Ausnahmetarife für den Transport von Eiern, Ausnahmetarif für Hohlglaswaaren für den Seeexport, anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife für Reis etc. und Harz etc., Aufnahme der Stationen Budapest-Leopoldstadt und Budafok in die Tarife etc.

Insoweit Tariferhöhungen vorkommen, gelten diese ab 15. März l. J.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 5. Januar 1890. (123)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. (Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. IV.) Die im Ausnahmetarif Nr. IV des kombinirten Schiffs- und Bahnverkehres für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. vom 1. Mai 1885 enthaltenen Frachtsätze, betreffend den Verkehr von Stationen der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger- und Wald-Rütibahn) und der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effretikon-Hinweil und der Bötzbergbahn), deren mit Schluss der diesjährigen Schifffahrt erfolgende Aufhebung in Nr. 65, Pos. 1992 dieser Zeitung verlautbart wurde, gelangen noch bis 31. März 1890 zur Anwendung.

Wien, am 31. Dezember 1889. (124)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1890 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahr 1874 ausgeloost worden:

à 3000 *M.*: Nr. 32 84 123 133 408 517 521 599 636 786 796 916 956 1024 1038.

à 1500 *M.*: Nr. 1102 1105 1161 1187 1211 1214 1279 1367 1410 1412 1473 1591 1818 1833 1873 1887 1893 1900 1912 1928 1929 1960 1982 2051 2058 2060 2061 2175 2222 2232 2243 2305 2423 2430 2458 2506 2593 2766 2780 3044 3118 3143 3175 3241 3317 3365 3467.

à 300 *M.*: Nr. 3505 3516 3558 3570 3719 3733 3738 4039 4046 4159 4383 4443 4489 4536 4651 4795 4800 4953 5038 5076 5106 5159 5279 5284 5368 5441 5504 5505 5521 5562 5727 5788 5857 5924 6064 6219 6293 6425 6477 6559 6628 6726 6787 6894 7124 7129 7181 7287 7372 7386 7518 7526 7595 7800 8008 8100 8101 8109 8173 8305 8307 8329 8597 8688 8720 8748 8753 8773 8849 8895 8897 9009 9047 9061 9132 9409 9556 9601 9776 9777 9995 10012 10202 10206 10245 10260 10290 10327 10575 10916 10947 11457 11533 11539 11557 11563 11584 11587 11689 11720 11752 11816 12009 12072 12100 12108 12113 12180 12266 12317 12334 12495

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 12 bis 20 nebst Talons sind vom 1 April 1890 ab

bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahnbetriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1890. (125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884 (abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe I Nr. 20):
à 300 *M.*: Nr. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1887 (abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März 1887):
à 300 *M.*: Nr. 10196.

III. Aus der Verloosung zum 1. April 1888 (abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März 1888):
à 300 *M.*: Nr. 7992 8451.

IV. Aus der Verloosung zum 1. April 1889 (abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März 1889):
à 1500 *M.*: Nr. 2639 2761 2868 3215;
à 300 *M.*: Nr. 3891 8733 9359.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Terminen, zu welchen die Ausloosung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 7. Januar 1890. (126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schluss der amtl. Bekanntm. S. IV.

Nr. 1. Jahrgang 1890. Berlin, am 11. Januar 1890

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	10	1	Korb	Butter —	70	1	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
2	A L	3887	1	Kiste	neue Flaschen —	162	2	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
3	A M	218	1	„	leer —	15	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
4	A M	2215	1	„	leere Kisten —	20	4	„	„	bei Schuppenrevision.
5	A R	426	1	Ballen	Nessel —	45	5	Gera	K. E.-D. Erfurt	
6	A W	5217	1	Kiste	leer —	30	6	Berlin	„	bez.: Berlin / Annaberg bei Bodenrevision.
7	B	—	1	—	Gussplatte —	30	7	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
8	B	—	2	—	Ofentheile (Kranzverzierung)	3,5	8	Leinefelde	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	B	—	1	Fass	leer —	40	9	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
10	B M S	1722	1	Kiste	Garn —	18	10	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
11	B & S	1705	1	„	? —	60	11	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
12	B W	6710	1	Ballen	Leinenwaaren —	15	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
13	D	1—10 / 12—19	18	Kisten	Käse —	?	13	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin.
14	D	21—35	15	„	Käse —	75	14	„	„	beschr.: Berlin, bei Bodenrevision.
15	D	—	1	Pack	Herdringe —	1	15	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
16	D M	24	1	Koffer	Kleider —	25	16	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
17	E B	4095	1	Ballen	ansch. Seilerwaaren	61	17	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
18	F	5	1	Fass	leer —	53	18	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	F	8	1	Sack	ungewaschene Wolle	22	19	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	aus Wg. 1168 F. F. überzählig entl.
20	F H / —	— / —	1 / 2	Fass / Fässer	leer —	102	20	München C. B.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
21	F H	—	1	Sack	Kartoffeln —	75	21	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
22	F H jr.	4631	1	Kiste	Wurstwaaren —	30	22	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezett.: Mühlhausen Th.-Frankfurt.
23	F v	162075 / 328	3	Fässer	leer —	85	23	Hasselt	Grand Central Belge	
24	F V	142	1	Kiste	leere Kisten —	15,5	24	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
25	G	21487	1	Wanne	Margarine —	17,5	25	Rochlitz	Sächsische Stsb.	
26	G B	53	1	Ballen	Leder —	46	26	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hasslinghausen.
27	G H	—	1	Petrol.-Fass	leer —	33	27	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	auf d. Strecke gefunden.
28	G N	40	1	Fass	leer —	28	28	Kreuzwertheim	Bayerische Stsb.	
29	G N A	72	1	Kiste	Blechschüsseln —	14	29	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
30	H	1	1	Korb	Eisenwaaren —	50	30	Würzburg	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
31	H	—	1	„	Eisenwaaren —	8	31	Karthaus	Linksrh. Köln	
32	H	586	1	Kiste	unbekannt —	49	32	Chateau Salins	Elsass-Lothring.	
33	H B	10	1	Fass	Farbstoff —	41	33	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
34	H & C	533	1	Kiste	leer —	—	34	Northeim	K. E.-D. Hannover	beschr.: Wittenberge.
35	H D / T C L	1 / 3131	1	Ballen	Wollenwaaren —	89	35	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
36	H H	1147	1	Packet	Manufakturwaaren —	18	36	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	H K	11	1	Kollo	Plakate —	8	37	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
38	H M	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	38	38	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	ohne Bezettelung.
39	H P	3	1	Sack	Kleider —	11	39	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
40	H S	4	1	„	Kartoffeln —	62	40	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
41	J B H	5361	1	Kiste	— —	40	41	Oberdorf bei Biessenhofen	Bayerische Stsb.	Oberdorf bei Biessenhofen bez.
42	J W	6	1	Tönnchen	Sardinen —	3	42	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
43	K & C	—	1	Kiste	leere Kisten —	35	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
44	L M	1173	1	„	leer —	40	44	Metz	Elsass-Lothring.	
45	M	30456	1	„	Porzellan —	12,5	45	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
46	M D	1233	1	„	gefüllt —	37,5	46	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Nürnberg signirt.
47	M P	1286	1	Kollo	Eisenwaaren —	30	47	Lanaeken	Grand Central Belge	
48	O S	6475	1	„	Maschine —	—	48	Lindau	Bayerische Stsb.	Lindau bezett.
49	P —	6 —	2 2	— —	Unterlagehölzer — eiserne Verbindungsstangen	—	49	Karthaus	Linksrh. Köln	
50	P G P	783	1	Kiste	gefüllt —	18,5	50	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Nürnberg signirt.
51	R B C	641	1	„	Kurzwaaren —	118	51	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
52	R S	234	1	Fass	ansch. Amerik. Schmalz	53	52	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
53	S	4074	1	„	ansch. Schmieröl —	220	53	Minden	K. E.-D. Hannover	
54	S S	—	1	Kette	— —	—	54	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
55		9896	1	Kiste	Streichhölzer —	27	55	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Lüdenscheid.
56		5513	1	Kollo	Eisen —	124	56	Anvers Bassins	Grand Central Belge	
57	[illegible]	9955	1	Kiste	leer —	20	57	Greiz Bhf.	Sächsische Stsb.	
58	W	6	1	„	leere Flaschen —	11,5	58	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
59	W	1	1	„	leer —	15	59	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Elberfeld-Nürnberg bez.
60	W K	—	1	Blöckchen	Messing —	5	60	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
61	W R	1345	1	Kiste	leer —	12,5	61	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
62	W S	1	1	„	gefüllt —	29	62	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
63	W S	—	1	Pack	10 Paar Holzschuhe	12	63	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
64	W S	2	1	Schliesskorb	leer —	3	64	Butzbach	K. E.-D. Hannover	beschr. Butzbach.
65	W & W	1501 B	1	Ballen	Gardinenhalter —	20,5	65	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
66	W W N	428	1	Pack	Schaufeln —	4	66	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
67	W W N	188	1	„	Kohlenlöffel —	10	67	„	„	
68	Z F und	1434 ohne	2	Kisten	Kleider —	47	68	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
69	Jos. Ahrens Parchim	—	1	Sack	leere Säcke —	41	69	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
70	Jacob Breil	—	1	Ballen	leere Säcke —	30	70	Andernach	Linksrh. Köln	
71	Claes	51 670 10 50	3	Fässer	leer —	—	71	Kermpt	Grand Central Belge	
72	Croisier	—	1	Packet	? —	1	72	Diest	„	
73	Croisier	—	1	Kollo	Rosenkränze —	3	73	„	„	
74	Cement-fabrik Dornap	—	4	Säcke	Thon oder Kalk —	350	74	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
75	Decroo	—	1	Packet	? —	1,75	75	Hasselt	Grand Central Belge	
76	Doensen	—	1	„	? —	0,25	76	„	„	
77	Eilgutabfertigung	—	1	—	eis. Standbaum —	—	77	Eilgutabfertig. Frankfurt a/M. St.-Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	Adolphe Lambert	—	1	Packet	? —	1	78	St. Lambert	Grand Central Belge	
79	E. Y. Motley	—	1	Kiste	leer —	35	79	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
80	Phönix Brauerei Dortmund	622	1	Bierfass	leer —	52	80	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
81	Vandermissen	—	1	Packet	? —	4,5	81	Hasselt	Grand Central Belge	
82	Villers	—	1	Fass	leer —	42	82	Villers	„	
83	Willemin	—	1	Kiste	Oelbüchse —	152	83	La Sambre	„	
84	Künstler Ad. Winter Hannover Klages-markt 3	—	1	Packen	Budentheile —	22	84	Minden	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
	der Güter									
					C. Güter m. Numm. bez.:					
85	—	29, 50, 52	11	—	kl. eiserne Gusstheile	1	85	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
86	weisser Strich	—	54	—	Ofentheile —	—	86	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	weisser Strich	—	1	Stab	Flacheisen (6,5 m lang)	23	87	Walkenried	K. E.-D. Hannover	
88	[illegible]	1132	1	Ballen	Garn —	115	88	Aachen	Linksrh. Köln	
89	[illegible]	287	1	Kiste	leer —	15	89	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
90	—	—	1	—	verzinkter Blecheimer	2	90	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
91	—	—	1	—	buchene Bohle —	87	91	Hildesheim	„	
92	—	—	2	—	Bremsklötze —	—	92	Saargemünd	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	Pack	Bügeleisen —	8	93	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	—	Christbaum (Tanne) —	7	94	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
95	—	—	1	—	Decke —	—	95	Saalfeld	„	
96	—	—	1	—	eis. Dreher mit Holzgriff	2,5	96	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	1	—	emball. Eisentheil von Schmiedeeisen	0,5	97	Weissenburg a. Sand	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
98	—	—	1	Kollo	Eisen, 0,75 m lang —	2	98	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
99	—	—	60	Stangen	Eisen —	780	99	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
100	—	—	1	—	gelochtes Eisenblech, (ansch. zu einer Thür)	4,5	100	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	*)
101	—	—	1	Sack	Emballage —	14	101	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
102	—	—	28	Fässer	— —	392	102	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
103	—	—	1	Ballen	gebrechter Flachs —	57	103	Herbesthal	Linksrh. Köln.	
104	—	—	1	—	Fussbank —	1,5	104	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
105	—	—	1	Pack	Hackenstiele —	25	105	Wattenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	2	Stück	Handgriffe —	3,5	106	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
107	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	20	107	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	1	Ballen	Kleider u. Bettzeug —	22	108	Luxemburg	Wilhelm.-Luxemb.	
109	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	21	109	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	2	—	Kleiderständerkuppeln	1	110	München C.-B.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
111	—	—	2	Pack	Kohlenlöffel —	30	111	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	1	—	eis. Kohlengemäss (0,5 hl)	—	112	Löhne	K. E.-D. Hannover	
113	—	—	1	Korb	leer —	6	113	Harburg	„	
114	—	—	1	Bund	eis. Kuppeln —	13	114	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	—	1	—	rohe Kuhhaut —	20	115	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
116	—	—	1	Sack	Meerrettig —	47,5	116	Obernburg	Bayerische Stsb.	
117	—	—	2	—	lose Messinggriffe, (ansch. zu einem Kochherde)	0,5	117	Giessen	K. E.-D. Hannover	
118	—	—	1, 1	Stange, „	Messinggriff, Eisen	4	118	Verden	„	
119	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	119	Zachun	Meckl. Friedr. Frzb.	auf der Strecke gefunden.
120	—	—	1	Körbchen	Pfeffernüsse, Wichse, Weihnachtskerzen	8	120	Frankfurt a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	—	—	1, 7	Bund und einzelne	Pflugsohlen —	36,5	121	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
122	—	—	6	—	eis. Platten, 15 cm im Quadrat	5	122	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
123	—	—	2	Stück	Rundeisen —	4	123	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
124	—	—	2	Stäbe	Rundstahl —	17	124	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
125	—	—	1	Ballen	Säcke —	17	125	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
126	—	—	1	Pack	Sägen —	18,5	126	Rummennohl	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	6	—	Schliesskeile —	—	127	Saargemünd	Linksrh. Köln	
128	—	—	2	Theile	Schmiedeeisen —	3	128	Aachen T.	„	
129	—	—	1	Fass	ansch. Schmieröl —	24	129	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover.	
130	—	—	1	—	Schmiedeform —	20	130	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	
131	—	—	3	—	Schmiedehämmer —	7	131	Sontra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
132	—	—	1	Bund	Stahl —	28	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

*) beschrieben: „abgeliefert vom Weichensteller Dunkmann 7/9. 89".

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
133	—	—	1	Stange	Stahl —	12,5	133	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	*)
134	—	—	13	—	Unterlagebretter —	-	134	Saargemünd	Linksrh. Köln	
135	—	—	2	—	Unterlagehölzer —	455	135	Viersen	„	
136	—	—	1	—	Viehgatter (1,96 m lg., 1,08 m breit)	—	136	Bredelar	K. E.-D. Elberfeld	
137	—	—	5 / 4	- / —	Wagenfedern / Kuppen	—	137	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	—	—	2	Ringe	Walzdraht —	50	138	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
139	—	—	1	Stange	Walzeisen —	5	139	Minden	K. E.-D. Hannover	
140	—	—	3	—	Weiden —	—	140	Saargemünd	Linksrh. Köln	bei Bodenrevision.
141	—	—	1	—	Wiegegestelle —	—	141	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.

*) mit abgerissenem Zettel: Gebr. Böhler, Berlin und Wien.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

3. Verdingungen.

Die Lieferung von:
14 dreiachsigen Personenwagen I./II. Kl. Loos I,
10 dreiachsigen Personenwagen III. Kl. } Loos II,
4 zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagen } Loos II,
60 zweiachsigen bedeckten Güterwagen Loos III,
75 zweiachsigen offenen Güterwagen Loos IV,
125 zweiachsigen offenen Güterwagen Loos V,
100 zweiachsigen offenen Güterwagen Loos VI
soll vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen werden gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ für Loos I, 2,60 ℳ für Loos II, 2 ℳ für Loos III, 2 ℳ für Loos IV, V und VI zusammen, oder für alle sechs Loose zusammen 4,40 ℳ an die hiesige Königliche Eisenbahn-Hauptkasse, verabfolgt.

Angebote sind frei und versiegelt bis zum
Dienstag, den 28. Januar 1890, Vormittags 11 Uhr,
mit der Aufschrift: „Verding von Wagen" an unser maschinentechnisches Büreau, Heddderichstrasse 63, einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 6. Januar 1890. (127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 Nr. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von
12 Stück Schnellzug - Lokomotiven nebst Tendern
vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" versehen, portofrei zu dem auf den 24 Januar 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 6. Januar 1890. (128)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

4. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien, als: Achswellen, Dreh- und Bohrspähne von Antimonlegirung, Bleikomposition, Eisen, Stahl, Kupfer, Rothund Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Gekrätze und Kehricht von Roth- und Weissguss, Glasbruch, Gummi, verbranntes Gusseisen, Kupfer und Kupferblech, Messing, Neusilberblech, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Roststäbe, Rothguss, Schienen- und Zungenenden, Schleifsteine, Schmiedeeisenschrot, messingene Siederohre, Weichenzungen, Weissguss, Zinkblech, sowie Leinen, Plüsche und andere Abfälle sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Bedingungen und die als Angebotsbogen zu benutzende Nachweisung der Materialien liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 24. Januar 1890, Vormittags 10 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Februar d. J.

Magdeburg, den 4. Januar 1890. (129)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 5. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 15. Januar 1890.

Inhalt:

Aus den Verhandlungen der IV. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins.

(Schluss aus Nr. 4.)

Hinsichtlich der auf den Strassenbahnen verwendeten mechanischen Motoren verzichten wir darauf, dem Berichterstatter auf das Gebiet mancher technischer Einzelheiten, insbesondere über das Verhältniss der Zugkraft der Lokomotive zum Adhäsionsgewicht derselben und über das Verhältniss der Heizfläche zum Gesammtgewicht, zu folgen. Im allgemeinen ist bei Strassenlokomotiven der grösste Werth auf eine möglichst hohe Betriebssicherheit und auf ein gefälliges Aussehen zu legen. In ersterer Beziehung wird empfohlen, dass der Stand des Führers stets an dem in der Fahrtrichtung vorderen Ende der Lokomotive sich befindet, wie es bei den Lokomotiven von Winterthur und bei dem Dampfwagen von Rowan der Fall ist. Da man die Lokomotiven jedoch nicht an dem Endpunkte der städtischen Linien jedesmal drehen wird — was bei dem Rowan'schen Dampfwagen allerdings erforderlich ist —, so ist es nothwendig, dass die Hebel für Steuerung, Regulator, Bremse doppelt angeordnet und bequem erreichbar an jedem Ende der Maschine angebracht werden. Ausserdem muss der Führer von jedem Stande aus den Wasserstand und das Manometer beobachten und mindestens einen Speiseapparat in Thätigkeit setzen können.

Zur Bedienung der Lokomotive werden von dem Berichterstatter im Interesse der Betriebssicherheit 2 Personen für erforderlich erachtet, weil einem Manne durch Zufall die freie Verfügung über seine Glieder leicht entzogen werden kann und somit die Maschine und der Zug herrenlos werden und zu Unfällen Veranlassung geben könnte, wenn nicht Ersatz zur Stelle wäre, und weil in belebten Strassen häufig Fälle vorkommen, welche erfordern, dass ein Mann die Lokomotive verlassen muss. Dieser Ansicht des Berichterstatters wurde freilich von anderer Seite mit der Begründung widersprochen, dass in vielen Fällen und besonders auf Linien mit schwachem Verkehr der Sicherheit hinlänglich genügt werde, wenn ein erfahrener Mann auf der Lokomotive sei. Bemerkt wurde hierbei, dass der bereits erwähnte, von der Italienischen Regierung eingesetzte Untersuchungsausschuss die Frage, ob zwei Leute auf der Lokomotive sein sollen, offen gelassen hat; derselbe hat angenommen, dass ein Mann genügt, wenn der

Schaffner oder der Zugführer den Führerstand auf der Lokomotive leicht erreichen und bei einem etwaigen Unfalle den Maschinisten ersetzen kann. Auch die Eisenbahngesellschaft „Nord Belge" besetzt die Lokomotiven ihrer Strassenbahnzüge, bei welchen der Zugführer leicht auf die Lokomotive gelangen kann, nur mit einem Mann. Ebenso wird bei den Strassenbahnen in Mülhausen und in Strassburg verfahren.

Als dringlich ist es bezeichnet, auf Maassnahmen zum Schutze des Bedienungspersonals der Lokomotiven gegen die Einflüsse der Witterung und zur Erleichterung dieses ganz besonders anstrengenden Dienstes Bedacht zu nehmen. Auf den meisten Strassenlokomotiven, welche nach allen Seiten offen sind, soll es bei starkem Regen und Schneetreiben fast unmöglich sein, die Augen so unausgesetzt nach vorn auf die Strecke zu richten, wie die Betriebssicherheit es erfordert. Es werden daher passend angebrachte Glaswände empfohlen.

Da die meisten Strassenlokomotiven für Koksfeuerung eingerichtet sind, um den unangenehmen Steinkohlenqualm in den Strassen zu vermeiden, so ist möglichste Schwefelfreiheit des Brennmaterials behufs thunlichster Herabminderung des widerlichen Geruchs der Heizgase nach schwefliger Säure erforderlich. Zur Verhütung bezw. Verminderung des heftigen Geräusches, welches durch den aus dem Schornstein strömenden Abdampf verursacht wird, ist es zweckmässig, die Auspuff-Rohrleitung mit einem Raum von möglichst grossem Querschnitt zu verbinden, aus welchem der Dampf dann nicht mehr stossweise, sondern möglichst ununterbrochen abströmen kann. Ferner ist für Strassenlokomotiven eine leistungsfähige Kondensationsvorrichtung unbedingtes Erforderniss; neuerdings wird hierauf grösserer Werth gelegt, und manchem Vorurtheile gegen Strassenlokomotiven würde vorgebeugt sein, wenn dies früher geschehen wäre. Da die im Wasser gelösten Fettsäuren aus den Cylindern Gelegenheit zum Aufschäumen des Wassers im Kessel, sowie zu Anfressungen des Kesselblechs geben, so muss das Kondensationswasser vom Speisewasser getrennt bleiben. Durch zweckmässig eingerichtete Spurkranz-Schmiervorrichtungen wird das Befahren scharfer Krümmungen erleichtert; jedoch ist hierbei Vorsicht geboten und insbesondere darauf zu achten, dass die Bremswirkung nicht durch Fett, welches leicht zwischen Bandagen und Bremsklötze dringt, vermindert wird.

Dem Rowan'schen Dampfwagen wird von dem Berichterstatter für gewisse Verhältnisse der Vorzug vor der Vorspannlokomotive gegeben. Seine grosse Kondensationsoberfläche, welche sich bequem unterbringen lässt, ermöglicht es, ohne sichtbaren Dampf zu fahren, was in eng bebauten Strassen ein grosser Vortheil ist. Die Betriebsergebnisse der Rowan'schen Wagen werden einerseits als günstig, andererseits als ungünstig bezeichnet; dieselben sind jedenfalls zum grossen Theile von den an die Leistungsfähigkeit gestellten Forderungen abhängig. Gute Reinigung und Wartung sind bei diesen Wagen noch dringlicher als bei Vorspannlokomotiven, weil alle Theile mehr zusammengedrängt und in ihren Abmessungen beschränkter sind, als bei letzteren. Unsachgemässe Anforderungen werden baldige Abwirthschaftung der Maschinen zur Folge haben, während gute und verständige Unterhaltung auch gute Ergebnisse liefern wird. Erschwerend für die Einführung der Rowan'schen Dampfwagen ist es, dass dieselben an jedem Endpunkte der Linie gedreht werden müssen.

Der feuerlosen Lokomotive nach dem Systeme Lamm-Francq wird eine ausgedehnte Anwendung im Strassenbahnbetriebe nicht in Aussicht gestellt. Ein unbedingter Nachtheil derselben ist, dass die Erneuerung der motorischen Kraft nicht auf der Strecke, sondern nur in festen örtlichen Anlagen stattfinden kann. Für bestimmte Fälle erscheint indessen das System, ebenso wie die Natronmaschine von Honigmann durchaus vortheilhaft.

Nach der Ansicht des Berichterstatters dürfte die Elektrizität allein berufen sein, den Wettkampf zwischen thierischer und mechanischer Kraft erfolgreich zu Ende zu führen.

Die Kuppelungsvorrichtungen der Strassenbahnen sind in solche ohne Buffer und in solche mit Buffer einzutheilen. Erstere werden in Deutschland häufig, in Italien fast gar nicht angewendet. Dieselben bestehen gewöhnlich aus Kuppelungsstangen, die am Untergestell der Wagen befestigt sind und deren Enden in einer Muffe vereinigt und mittelst senkrechter Bolzen verbunden werden. In Piemont ist der Apparat Locati im Gebrauch, welcher aus Muffe und Kuppelungsstangen besteht und ausserdem noch Buffer hat, deren Kopf einen waagerechten Schlitz zum Durchlassen der Muffe oder der Kupppelstange besitzt. Am häufigsten kommt in Italien die Grondonakuppelung vor, bei welcher eine Feder auf den Buffer und auf den oberhalb desselben befindlichen Zughaken wirkt; die Zughaken von zwei aufeinander folgenden Wagen werden durch eine Schraubenkuppelung verbunden. Bei den Strassenbahnen von Brescia ist eine Vorrichtung in Gebrauch, deren Buffer denen der Grondonakuppelung ähnlich sind, bei welcher jedoch der Zughaken unterhalb des Buffers angebracht ist, während derselbe bei der Grondonakuppelung sich oberhalb des Buffers befindet. Ein gemischtes System gestattet die durch den gemeinschaftlichen Betrieb zwischen den betreffenden Verwaltungen bedingte Kuppelung der mit dem Grondonaapparat versehenen Wagen der „Tramways Interprovinciali" mit dem Wagen der Strassenbahnen von Brescia. Da die Bufferhöhe bei diesen verschiedenen Wagen nicht dieselbe ist, hat man einen besonderen Buffer hergestellt, dessen excentrisch angebrachte Scheibe beliebig nach unten oder nach oben gerichtet und so entweder dem Grondonabuffer oder den Buffern der Bresciawagen gegenüber gestellt werden kann. Diese Vorrichtung hat ebenfalls zwei Zughaken, von denen der obere zur Kuppelung mit dem Grondonaapparat und der untere zur Verbindung mit der an den Bresciawagen befindlichen Zugvorrichtung benutzt wird. Auf der Linie Mailand - Pavia sind ausnahmsweise bei grossem Verkehr, wenn das gewöhnliche Wagenmaterial nicht genügt, noch Muffenkuppelungen ohne Buffer im Gebrauch.

Behufs thunlichster Vermeidung von Stössen bei dem Einfahren in Krümmungen hat die Generalversammlung für erforderlich erachtet:

1. dass die Geleise gut gelegt sind;
2. dass Uebergangskrümmungen vorhanden sind;
3. dass die Spurweite am Anfang der Krümmung verengt wird;
4. dass die Achsen der Wagen gut gefedert werden;
5. dass beim Einfahren in Krümmungen von kleinem Halbmesser langsamer gefahren wird.

Der letzte Grundsatz, welcher nach dem ursprünglichen Vorschlage des Berichterstatters allgemein lautete, dass beim Einfahren in Krümmungen langsamer zu fahren sei, hat im übrigen zu lebhaften Erörterungen Veranlassung gegeben. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass bei dieser Frage ein Unterschied zwischen Pferdebahnen und Dampfbahnen zu machen sei. Bei Dampfbahnen, deren Züge mit verhältnissmässig grosser Geschwindigkeit fahren, könne es nützlich sein, beim Einfahren in Krümmungen und auch beim Durchfahren derselben, weniger zur Vermeidung der Stösse, als aus Sicherheitsrücksichten die Fahrgeschwindigkeit zu mässigen. Letztere sei bei Pferdebetrieben jedoch im allgemeinen so gering, dass sie in Krümmungen keine Gefahr verursache; überdies müsse in diesem Falle mit Rücksicht auf die begrenzte Kraft des Motors die von dem Wagen auf der geraden Strecke angesammelte lebendige Kraft zur Ueberwindung des grossen Zugwiderstandes der Krümmungen benutzt werden, sodass vielmehr eine Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit beim Durchfahren von Krümmungen angezeigt erscheine. Obwohl diese Ansicht von verschiedenen Seiten unterstützt ist, hat die Mehrheit der Versammlung sich doch nicht entschliessen können, dieselbe als Grundsatz für den Strassenbahnbetrieb anzuerkennen.

Die Einrichtung von Altersversorgungskassen für Strassenbahnbedienstete hatte bereits die Generalversammlung vom Jahre 1888 beschäftigt. Damals wurde von einer Beschlussfassung Abstand genommen, weil dieselbe Angelegenheit auf die Tagesordnung des im vorigen Jahre in Paris zusammengetretenen internationalen Eisenbahnkongresses gesetzt war, dessen Ergebnisse über diese schwierige Frage abzuwarten man für angemessen erachtet hatte. Da der letztgenannte Kongress zur Zeit der Generalversammlung des Strassenbahnvereins jedoch noch nicht stattgefunden hatte, so wurde die abermalige Vertagung der Berathung über die zweckmässige Einrichtung derartiger Kassen beschlossen.

Zu vielseitigen Anregungen, welche voraussichtlich auch noch auf späteren Generalversammlungen des Strassenbahnvereins zu Tage treten werden, hat eine von dem Präsidenten der Italienischen Strassenbahn-Vereinigung Giuseppe Bianchi vorgelegte Denkschrift über die charakteristischen Bedingungen für den Bau und für den nützlichen Betrieb einer Dampfstrassenbahn Veranlassung gegeben. Dieser Denkschrift liegen zwar vornehmlich die Verhältnisse der Italienischen Strassenbahnen, insbesondere der Provinz Mailand, zu Grunde; die mit grosser Sorgfalt und Fachkenntniss zusammengestellten Gesichtspunkte dürfen indessen auf allgemeine Beachtung um so mehr Anspruch erheben, als die vorhandenen Veröffentlichungen über das Strassenbahnwesen zwar ausführliche Mittheilungen über den Bau und die Ausrüstung der Strassenbahnen vom technischen Standpunkte aus, sowie über den Betrieb derselben enthalten, jedoch nur geringen Aufschluss darüber geben, welche Ermittelungen erforderlich sind, um über die Nützlichkeit des zu schaffenden Verkehrsmittels zu urtheilen und um zu bestimmen, ob das geplante Unternehmen ausgeführt werden soll oder nicht. Die in dieser Hinsicht in Frage kommenden Einzelheiten unterscheidet Herr Bianchi nach Maassgabe ihrer topographischen, statistischen, technischen und finanziellen Bedeutung. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Gegenstandes behalten wir uns vor, den wesentlichen Inhalt der Denkschrift und der an dieselbe angeschlossenen Erörterungen demnächst noch besonders zur Kenntniss unserer Leser zu bringen.

Die in der Generalversammlung des Jahres 1888 bereits angeregte Gründung eines Vereinsorgans ist inzwischen Gegenstand eingehender Erwägungen seitens der Direktion des Vereins gewesen, jedoch aus finanziellen und sonstigen sachlichen Gründen nicht empfehlenswerth erschienen und demgemäss aufgegeben.

Die diesjährige Generalversammlung des Vereins wird in Amsterdam stattfinden.

Die Unfallsgefahr der Schweizer Gebirgsbahnen. *)

Von Dr. K. Hilse in Berlin.

Die Schweizer Gebirgsbahnen nehmen in mannigfacher Hinsicht die Aufmerksamkeit in Anspruch und sind nach verschiedenen Gesichtspunkten höchst beachtenswerth. Der Eisenbahntechniker, der Volkswirth, der Finanzmann, der Statistiker wird je von seinem Standpunkte aus in diesen Schöpfungen der Neuzeit bemerkenswerthe Beobachtungen machen und für sein Wissensgebiet Belehrung finden können. Indem er mit Rücksicht auf seine Fachwissenschaft die Einrichtungen, welche er vorfindet, betrachtet, nach ihrer Zweckmässigkeit und Zuverlässigkeit prüft, wird er leicht Mängel entdecken, welche anderen entgehen, und durch die Offenlegung sowohl den Unternehmern wie der Allgemeinheit dienen. Die Unfallsgefahr, welche die Einrichtungen der einzelnen Bahnen in grösserem oder geringerem Umfange bergen, ist keineswegs zu unterschätzen. Denn jeder eingetretene Unfall wird naturgemäss um so abschreckender wirken, als die Mehrzahl der Fahrgäste die Bahnen zu Vergnügungszwecken benutzen, und leicht geneigt sind, von der Benutzung abzustehen, sobald sie von einem eingetretenen Unfalle gehört haben, ohne sich auch nur der Mühe zu unterziehen, dem Grunde jenes Unfalls nachzuforschen.

Eine Unfallsgefahr kann nicht blos in der Art und dem Betriebe der Bahnen, sondern auch in denjenigen Verwaltungseinrichtungen liegen, welche der Bewegung des Wagens vorgehen oder folgen, d. h. beim Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge. Sachwidriger Abschluss des Bahnsteges, ungenügende Maassregeln gegen einen Massenandrang, unterbliebene Vorkehrungen zum Schutze körperlich Gebrechlicher, sofern solche zur Bahnbenutzung zugelassen werden, sind leicht geeignet, Unfälle zu zeitigen. Wo eine Eintrittsverbindlichkeit der Bahnen für Unfallsgefahren besteht, was in gewissem Umfange auch für die Schweiz der Fall ist, beschränkt sich solche keineswegs auf Vorgänge, die das rollende Fahrzeug verursacht hat, sondern erstreckt sich darüber hinaus auch auf solche Unfälle, welche beim Zu- und Absteigen eintreten, sofern sie ihre Ursache in fehlerhaften Betriebseinrichtungen haben.

In bahntechnischer Hinsicht ist, soweit dies vom Standpunkte der heutigen Tiefbaukunst nur irgend möglich ist, jeder Gefahr wirksam vorgebeugt worden. Selbst die Drahtseilbahn auf den Bürgenstock, welche nach ihrer Anlage den Sachunkundigen und Aengstlichen leicht zu Besorgnissen Anlass gibt und jedenfalls das kühnste Bauwerk dieser Art ist, welches ich zu sehen Gelegenheit hatte, erscheint nach Bauart und Betriebsweise völlig gefahrlos. Es sind hier und ebenso bei der Pilatusbahn alle Erfahrungen verwerthet und Vorkehrungen getroffen, welche jede Entgleisung der Wagen zu verhindern und selbst frevelhafte Störungen von aussen, z. B. fremder Körper, unschädlich zu machen geeignet sind. In weit minderem Grade ist fast allenthalben denjenigen Maassregeln Sorgfalt zugewendet, welche das Besteigen und Verlassen der Bahnwagen, sowie den Aufenthalt auf den Bahnstegen gefahrlos zu machen geeignet sind, weil man scheinbar die diesbezüglichen Gefahren unterschätzt und ihre Tragweite für die Erspriesslichkeit des Unternehmens nicht gehörig würdigt. Die diesbezüglichen Mängel laufen im wesentlichen dahin hinaus:

Die meisten Bahnen nehmen ihren Anfang an Anlageplätzen von Dampfschiffen oder bei Eisenbahnstationen, die Pilatusbahn bei beiden; dies hat zur Folge, dass gleichzeitig eine grössere Anzahl Fahrlustiger eintreffen, welche überwiegend schon auf den Dampfschiffen Fahrkarten für die Gebirgsbahn gelöst haben und deren Ziffer der Bahnverwaltung meist nicht bekannt ist. Die Züge werden nach Eintreffen dieser Dampfschiffe oder Bahnzüge abgelassen, von denen in der Regel fast unmittelbar hintereinander mehrere aus verschiedenen Richtungen eintreffen. Folgeweise entwickelt sich ein Massenandrang, indem sämmtliche möglichst baldige Beförderung verlangen. Umgekehrt pflegen die thalwärts fahrenden Züge derart abgelassen zu werden, dass sie an dem Dampfschiff oder der Bahnstation kurz vorher eintreffen, bevor die fahrplanmässigen Schiffe oder Züge wieder abgehen. Um dieselben zu erreichen, drängen sich die Heimwärtsstrebenden bei Abgang der Züge, welche bei Eintreffen der weiter zu benutzenden Fahrgelegenheit unten anlangen sollen. Die Verwaltung hat deshalb auf Massenandrang zu rechnen, dessen Ueberwältigung um so mehr Schwierigkeiten bietet, als in den Morgenstunden nach oben, des Abends nach unten gedrängt wird, also Wagen und Maschinen in übergrosser Anzahl Vormittags dort, Abends hier gebraucht werden. Bei Drahtseil

*) Aus der „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnen". 1889. Dezemberheft.

bahnen macht sich dies Missverhältniss in der Zahl der Berg- und Thalwärtsfahrenden insofern noch mehr fühlbar, als Vormittags die thalwärts, Abends die bergauf fahrenden Züge bei voller Besetzung der begegnenden fast leer bleiben. Dass derartige Umstände den Betrieb gewaltig erschweren, liegt auf der Hand. Sie sind indess eine natürliche unvermeidliche Erscheinung der Gebirgsbahnen, sodass mit ihnen gerechnet werden muss. Solches ist indess weder überall noch mit gleicher Umsicht geschehen.

Von den beiden Rigibahnen fällt auf die Vitznauer eine grössere Fahrgästezahl und deshalb grösserer Massenandrang als auf die Arth-Goldauer. Es pflegen in kurzen Zwischenräumen aus beiden Richtungen Luzern und Fluelen Schiffe einzutreffen, welche Fahrgäste mitbringen, zu deren Aufnahme zwar gleichzeitig mehrere Züge bereit stehen, die jedoch erst hintereinander an den Bahnsteg vorfahren können. Bei dem Bestreben, möglichst bald wegzukommen, drängen alle nach dem vorgefahrenen Zuge, um, sobald dieser besetzt ist, dem nahenden entgegen zu laufen. Die Gefahr, vom Steg auf das Geleis gedrängt, vor die Maschine geworfen und dem Ueberfahren ausgesetzt zu werden, ist schon in Vitznau nicht gering, auf Rigi-Kulm aber geradezu besorgnisserregend, weil dort der Aufstieg unmittelbar nach dem Eintreffen von Zügen erfolgt und deshalb die Aufsteigenden schon während des Abstiegs der Ankommenden sich an die entleerenden Wagen drängen. Dieser Gefahr und Unbequemlichkeit könnte und müsste im Sicherheitsinteresse in der Weise vorgebeugt werden, dass der Bahnsteg einen festen Abschluss gegen den Platz nach aussen bekommt und durch einen engen Zugang stets nur soviel Personen auf den Steg gelassen werden, als der nächst abzulassende Zug zu fassen vermag. Eine derartige Einrichtung findet sich z. B. bei der Drahtseilbahn am Giessbach, wo sie sich bewährt und zu Unzuträglichkeiten oder Misshelligkeiten beim Publikum bisher nicht geführt hat. Die Kosten, welche ihre Herstellung und Bedienung verursachen würde, sind geringfügig und stehen namentlich in keinem Verhältnisse zu dem Betrage, welchen die Ersatzleistung für einen einzigen Unfall beanspruchen und sogar vielmal übersteigen würde, wenn selbst das Geldopfer in Frage kommen könnte, wo es sich um Erhaltung höherer Güter, nämlich des Lebens und der Gesundheit von Menschen handelt.

Die im Sommer vorigen Jahres eröffnete Pilatusbahn birgt für den Zu- und Abstieg noch grössere Gefahren. Sie hat dabei noch weit unvollkommenere Verhütungsmaassregeln. Man benutzt hier Wagen, die in Bauart und Einrichtung diesen auf Drahtseilbahnen gleichen und deshalb auf schräger Fläche bestiegen und verlassen werden müssen. Um mehrere hintereinander haltende Züge gleichzeitig besteigen zu lassen, ist deshalb eine hohe Treppe von ziemlicher Breite, jedoch mit verhältnissmässig sehr schmalen Stufen hergerichtet. Der Auf- und Abstieg in die und aus den einzelnen Wagenabtheilungen hat von der Stufe aus zu geschehen, mit welcher die Eingangsthür abschliesst. Letztere hat jedoch die Breite von mehr als zwei Stufen, sodass man besonders beim Aussteigen, zumal wenn solches mit gewisser Hast geschehen muss, leicht die betreffende Stufe verfehlt und herabfallen kann. Jeder Zug besteht aus einem Wagen, welcher 32 Personen fassen kann. Das verfügbare Betriebsmaterial ermöglichte in diesem Sommer gleichzeitig bezw. in kurzen Zwischenräumen 4 Züge abzulassen, während die hierbei unbefördert Bleibenden etwa 2 Stunden zu warten hatten, bis Wagen von oben herunterkamen. Naturgemäss waren die Fahrlustigen bestrebt, jeden Zeitverlust zu vermeiden und suchten sich den Vorrang nach den Plätzen abzuschneiden bezw. die Vorderen zu überholen oder gewaltsam zurückzudrängen. Personen, welche nicht völlig sicher auf den Beinen waren, liefen dabei Gefahr, von den erklommenen Stufen herabgestossen zu werden. Nun fielen die Abgangszeiten der Züge fast mit den Ankunftszeiten der Dampfboote von Luzern und Brunnen und den Zügen der Brünigbahn zusammen, sodass gleichzeitig auf drei verschiedenen Wegen Fahrlustige zusammenströmten. Vor der untersten Aufgangsstufe befindet sich ein Platz, welcher für 32 Personen hinlänglich Raum geboten hätte und von der übrigen Bahnhofshalle durch eine Kette abgeschlossen war. In die Bahnhofshalle führen von der Strasse aus zwei Aufgänge, sowie ein dritter aus einem angrenzenden Erfrischungslokale. Statt nun von den in der Halle Angesammelten zunächst 32, welche einen Zug füllen, in den vorerwähnten Raumabschluss zu lassen, blieb derselbe leer und wurde die Kette an der Stelle geöffnet, wo die Stufen beginnen. Demgemäss entstand ein Stossen und Drängen, sobald jener Kettentheil geöffnet wurde, das selbstredend dem Aufsichtspersonal den Versuch vereitelte, den Durchgang nach dem Wagen auf 32 Personen zu beschränken. Ganz ähnlich, nur noch gefährlicher, gestaltete sich die Besetzung auf Pilatus-Kulm, weil hier Treppen herabgegangen werden mussten und die Gefahr des Herabfallens durch einen Stoss noch näher lag. Es nimmt geradezu Wunder, dass es gleichwohl zu ernsten Unfällen nicht gekommen ist. Auf die einfachste und billigste Weise würden sich ähnliche Zustände vermeiden lassen. Der ersterwähnte Raum wäre mit einem festen Gitter zu schliessen, welches einen Eingang zu erhalten hätte, der ein Kontrolrad, ähnlich dem der Giessbachbahn, hat. Ein Beamter hätte hier die Fahrkarten sich zeigen zu lassen, wodurch deren spätere Prüfung im Wagen entbehrlich werden würde. Nach Eintritt der 32. Person könnte mit einem einfachen Haken die Weiterbewegung des Kontrolrades und damit Ueberfüllung des Vorraumes gehindert werden. Nachdem der herabkommende Zug sich entleert, was auf dem Wege angänglich, der jetzt Zu- und Abstieg bildet, wäre der Vorraum zu öffnen und würden die 32 Personen ohne Ueberhast den Wagen erreichen können, da jeder weiss mitzukommen, und der Schwächere bezw. Schwerfälligere sich naturgemäss den unvortheilhafteren Platz gern gefallen lassen wird. Während der Vorfahrt jedes folgenden Zuges wäre genügende Zeit, auf gleiche Weise die entsprechende Anzahl abzuzählen. In weiterem Verfolg würde für die, welche zuerst gekommen, die Möglichkeit des Weiterkommens geschaffen und dem Unwesen gesteuert werden, dass rohe Gewalt und Unverschämtheit den Vorrang gewinnt. Die vorgeschlagene Einrichtung ist so überaus einfach, erfordert so winzige Aufwendungen und findet ihr bewährtes Vorbild bereits an der Giessbachbahn, dass es geradezu Wunder nehmen muss, sie noch zu vermissen. Bei dem hohen Fahrpreis von 16 Frcs. für Auf- und Abfahrt, also einem Ertrage von 512 Frcs. für jeden abgelassenen Wagen, darf eine kaum 100 Frcs. kostende Einrichtung selbst dann verlangt werden, wenn nicht einmal die Sicherheits-, sondern blos die Annehmlichkeitsfrage in Betracht zu ziehen wäre.

Die mit Unrecht als überaus gefährlich verschrieene Drahtseilbahn nach dem Bürgenstock wird in Kehrsitten auf einer schrägen, mit Sand bestreuten und leicht gangbaren Fläche bestiegen, während auf dem Berge mittelst Stufen, welche jedoch sehr bequem und sicher verlegt sind, die Verbindung mit dem Wagen hergestellt wird. Der Verkauf der Fahrscheine findet nur am Schalter statt und wird geschlossen, sobald die Zahl abgegeben ist, welche der abgehende Wagen zu fassen vermag. Der Raum, auf welchem der Zustieg in den Wagen erfolgt, ist von der Bahnhofsfläche abgezweigt und wird nur den Fahrscheininhabern geöffnet. In dieser Hinsicht ist für grösstmöglichste Sicherheit und Annehmlichkeit beim Zu- und Absteigen gesorgt. Dagegen darf nicht unerwähnt bleiben, dass einem Theil des Fahrpersonals die Verantwortlichkeit der Stellung und Gefährlichkeit des Betriebes nicht voll zum Bewusstsein gekommen zu sein scheint. Vielmehr wurde, nachdem der Wagen bereits in Bewegung gesetzt war, vereinzelt noch gestattet, dass Waghälse, die bis dahin gewartet hatten, den Vorraum betraten und über die geschlossene Wagenthür in den Wagen sprangen. Hieraus entstehende Unfälle könnten dem Unternehmen leicht empfindliche Einnahmeverluste bringen, indem in Unkenntniss des wahren Sachherganges manche sich von der Mitfahrt abschrecken lassen würden.

Die Maassnahmen gegen Unfälle beim Zu- und Absteigen auf der Drahtseilbahn nach dem Giessbach lassen kaum etwas zu wünschen übrig. Bei der Drahtseilbahn auf den Gütsch könnte eine bessere Anordnung und Verlegung der Zugangsstufen in Aussicht genommen werden, während bei der verhältnissmässig schwach besetzten Bahn von Merlingen und von Lauterbrunnen diesseits Mängel nicht wahrgenommen sind.

Sofern die obigen Vorschläge zur Sicherung des gefahrlosen Zu- und Abganges bei den betreffenden Bahnen und den noch in Ausführung begriffenen beseitigt bezw. vermieden werden, wird die Annehmlichkeit ihrer Benutzung gewinnen.

Die Ostafrikanische Dampfervorlage.

(Schluss aus Nr. 4.)

Ueber den Handelsverkehr Ostafrikas mit Deutschland finden sich in den Motiven ausführliche tabellarische Uebersichten. Hiernach werden nach Ostafrika die verschiedenartigsten Erzeugnisse der Deutschen Industrie ausgeführt. Baumwollen-, Wollen- und Halbwollen-, Hanf- und Leinenwaaren, Eisenwaaren, Eisen in Stangen und Blechen, Eisen- und Messingdraht, Waffen und Schiesspulver, Maschinen und Maschinentheile, Steinzeug, Glaswaaren, Lederwaaren, Kurzwaaren, Instrumente, Seife und Drogen, Weine, Bier und destillirte Getränke, Cigarren, Tabak, Backwerk, Papier, Oelfirniss, Zündhölzer usw. Es werden eingeführt aus Ostafrika: Gewürznelken, Nelkenstengel, Chillies und andere Gewürze, Gummi, Kopal und Gummi elasticum, Orseille, Sesamsaat, Erdnüsse, Kopra, Palmkerne, Kokosgarn, Kaffee, Elephantenzähne, Rhinozeroshörner, Schildpatt, Muschelschaalen, Ebenholz und andere fremde Nutzhölzer, Häute, Felle usw. Die Ausfuhr bezieht sich hiernach auf Gegenstände, bei welchen eine Erweiterung des Absatzes der Deutschen Industrie förderlich wäre. Die Einfuhr umfasst tropische Erzeugnisse, für welche Deutschland einen geeigneten Markt von grosser Aufnahmefähigkeit bildet. Die bezüglichen statistischen Zahlen lassen den Umfang des Deutschen Antheils an der Ostafrikanischen Ein- und Ausfuhr nur in unvollkommener Weise erkennen, doch ergeben die Durchschnittsziffern der Jahre 1884 bis 1887 dass günstige Verhältniss, dass Deutschland an Werth doppelt so viel nach Ostafrika ausgeführt, als von da bei sich eingeführt hat. Wenn der Umfang des Deutschen Antheils an der Ostafrikanischen Ein- und Ausfuhr nicht mit einer auch nur annähernden Genauigkeit beziffert werden kann, so beruht dies in dem schon früher gedachten Umstande, dass wegen des Mangels einer regelmässigen Deutschen Dampfschiffslinie nach Ostafrika die Waaren des Deutschen Antheils zu einem grossen Prozentsatz erst durch den Englischen und Indischen Markt gehen bezw. indirekt über England oder Indien, sowie auch über die Niederlande und Belgien verschifft werden. Mit demselben Umstande hängt es auch zusammen, dass der Waarenumsatz der in Ostafrika zum Theil schon seit langen Jahren ansässigen Deutschen Handelshäuser wesentlich umfangreicher ist, als der direkte Waarenaustausch zwischen Deutschland und Ostafrika. In Zanzibar ist der Waarenumsatz der Deutschen Häuser sogar dem der Englischen Häuser überlegen, obwohl der direkte Waarenumsatz zwischen England und Zanzibar mehr als doppelt so gross ist, wie derjenige zwischen Deutschland und Zanzibar. Diese Erscheinungen sprechen dafür, dass, sobald eine direkte regelmässige Dampfschiffverbindung zwischen Deutschland und Ostafrika besteht, derselben eine grössere Waarenmenge zum Austausch zwischen Deutschland und Ostafrika zufallen wird, als jetzt in den Ziffern des direkten Deutsch-Ostafrikanischen Waarenumsatzes erscheint. Es wird dann auch das jetzige, sehr kennzeichnende Missverhältniss wegfallen, dass Waaren, wie z. B. Gewürznelken und Nelkenstengel, für ein so grosses Gebrauchsgebiet, als Deutschland ist, von Zanzibar zunächst auf den Markt von Bombay geschickt werden und dass dieselben von da auf dem weiteren Umwege über England nach Deutschland gelangen.

Ueber die Vortheile, welche man sich von einer direkten Postdampfschifffahrt versprechen kann, heisst es in der Begründung:

Indem bei Einrichtung einer direkten Postdampfschifffahrt zwischen Deutschland und Ostafrika der Deutsche Waarenverkehr sich von erheblichen Unkosten der fremden Spedition bezw. des Englischen und Indischen Zwischenhandels entlastet sähe, würde die Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Waaren gewinnen. Die Erleichterung des Verkehrs durch die regelmässige Verbindung würde ferner zur Erweiterung der bestehenden und zur Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen führen.

In dieser Hinsicht wird namentlich die Verbesserung des Postverkehrs, des unentbehrlichen und besten Hilfsmittels für die Belebung der geschäftlichen Beziehungen von Bedeutung sein.

Die jetzige einmalige Verbindung im Monat für die ausgedehnte Küste ist, zumal bei der langen Dauer der Fahrt, ungenügend. Es ist ausserordentlich schwer, bei so seltener und langwieriger Verbindung einen Schriftwechsel von zeitigem Werth zu führen, Entscheidungen und Geschäftsabschlüsse darauf zu gründen. Die Postverwaltung hat denn auch fortgesetzt Beschwerden über die Unzulänglichkeit der jetzigen Postbeförderung erhalten.

Die Vermehrung der Verbindungen durch Einrichtung einer Deutschen Postdampferlinie würde einem vielfach empfundenen Bedürfniss entsprechen und durch die Förderung der Geschäfte, wie durch die Erleichterung des geistigen Zusammenhangs der in der Ferne zu Deutschlands Nutzen thätigen Reichsangehörigen mit der Heimath, zweifellos die besten Früchte tragen.

Noch andere Vortheile würden aus der Einrichtung der Deutschen Postdampferlinie folgen. Der Deutschen Rhederei werden künftig die Mittel zufliessen, welche der Deutsche Handel und Verkehr jetzt zur Unterhaltung der fremden Dampfschiffslinien beisteuert. Das Ansehen der Deutschen Schifffahrt und überhaupt das Deutsche Ansehen wird durch das Bestehen einer Deutschen Postdampferlinie gehoben werden. Dies wird zum Aufschwunge der in den Ostafrikanischen Gewässern jetzt in den Hintergrund gedrängten Deutschen Handelsschifffahrt beitragen.

Mit Bezug auf den Vortheil, welcher dem Schutz der kolonialen Unternehmungen aus einer Postdampferlinie erwachsen würde, heisst es weiter:

Stellt schon nach diesen Erwägungen und im Hinblick auf die zu erwartende Entwickelung Ostafrikas die Einrichtung einer Deutschen Postdampferlinie dorthin sich als eine durch die Deutschen Interessen und die Voraussicht gebotene Maassnahme dar, so erscheint dieselbe auch aus dem Gesichtspunkte des Schutzes der Deutschen Handels- und Kolonialunternehmungen in Ostafrika wohl begründet.

Der Schutz dieser Unternehmungen hat schon seit Jahren die Stationirung von Kriegsschiffen in den Ostafrikanischen Gewässern bedingt. Das Bedürfniss einer sicheren, unabhängigen Postverbindung mit denselben, bezw. einer regelmässigen Beförderungsgelegenheit für die Zuführung militärischer Bedarfsgegenstände, von Ablösungen usw. liegt zu Tage. Ferner haben die Deutschen Kolonialunternehmungen in Ostafrika die Entsendung einer Anzahl Reichsangehöriger zu dauerndem Aufenthalte daselbst mit sich gebracht. Die Thätigkeit der in Ostafrika befindlichen Vertreter der Reichsregierung ist aus Anlass der Unternehmungen vorgedachter Art in umfassenderem Maasse in Anspruch genommen worden. Es sind hierdurch neue Beziehungen amtlicher, geschäftlicher und privater Eigenschaft zwischen Deutschland und Ostafrika entstanden, wie sich beispielsweise darin ausdrückt, dass der Briefverkehr mit Zanzibar seit 1885 von 5 800 Sendungen jetzt bis auf 31 300 Sendungen angewachsen ist, in welchen Zahlen indess die amtlichen und privaten Briefsendungen nach und von den Schiffen der Kaiserlichen Marine nicht inbegriffen sind. Für die Sicherstellung dieser Beziehungen durch eine eigene, unabhängige Postdampfschiffsverbindung zu sorgen, stellt sich als eine Pflicht des Reiches dar.

Ueber die Gestaltung der einzurichtenden Postdampferlinie heisst es:

Was die Gestaltung der einzurichtenden Deutschen Postdampferlinie nach Ostafrika betrifft, so muss aus den zuvor entwickelten Gründen, um das Umladen und das Zurückbleiben von Gütern unterwegs gänzlich zu vermeiden, die Fahrt der Dampfer vom Deutschen Ausgangshafen bis zum Ostafrikanischen Endpunkt durchgehen. Hauptsitz der Ostafrikanischen Handelsbeziehungen in Deutschland ist Hamburg. Als Endpunkt, welcher auch im allgemeinen die Grenze für den durch den Kanal von Suez sich bewegenden Verkehr mit Ostafrika bildet, ist die Delagoabai (Lourenço Marques) anzunehmen. Indess dürfte dem Unternehmer, wenn derselbe Werth darauf legen und der Dienst der Linie dies ohne Unzuträglichkeiten gestatten sollte, nicht zu versagen sein, die Fahrten auf eigene Kosten unter Umständen bis Port Natal (d'Urban) auszudehnen.

Welche Häfen auf der Fahrt anzulaufen wären, wird nach Maassgabe des Schifffahrtsbedürfnisses und unter Berücksichtigung der Verkehrsentwickelung vom Reichskanzler zu

bestimmen sein. Die Gewinnung von Frachten zur Auffüllung der Dampfer in den Anfangsjahren wird es namentlich empfehlenswerth machen, einen Belgischen oder Niederländischen Hafen, sowie auch Lissabon anzulaufen.

In Port Said würde die Europäische Post zu- bezw. abzugehen haben.

Dem Bedürfniss der Deutschen Handelsbeziehungen werden vierwöchentliche Fahrten entsprechen, so dass also jährlich 13 Fahrten stattzufinden hätten. Um in diesem Umfange eine regelmässige Postdampfschifffahrt mittelst leistungsfähiger Dampfer zwischen Deutschland und Ostafrika unter den in der Anlage des Gesetzentwurfes bezeichneten Bedingungen einzurichten und zu unterhalten, bedarf es nach den Anschlägen eines jährlichen Reichszuschusses im Höchstbetrage von 900000 *M.*

Bei Bemessung dieser Vergütung und bezüglich der Vertragsdauer ist auf Grund der in sachkundigen Kreisen eingezogenen Erkundigungen über das Maass des Nothwendigen nicht hinausgegangen worden. Im Vergleich mit der für die Ostasiatische und Australische Linie zu zahlenden Subvention — etwa 5,60 *M.* auf die Seemeile —, für welche höhere Leistungen beansprucht werden, betrüge der Zuschuss für die Ostafrikanische Linie erheblich weniger — 4,16 *M.* auf die Seemeile.

Nach den tabellarischen Uebersichten der Anlagen wuchs die Einfuhr von Ostafrika nach Hamburg dem Werthe nach von 1884, wo sie 1 112 610 *M.* betrug, bis 1888 auf 1 430 660 *M.*, in diesen 5 Jahren betrug sie zusammen 106 336 000 kg im Werthe von 6 618 150 *M.* Die Einfuhr nach Bremen steigerte sich von 0 auf 2 769 *M.* dem Werthe nach. Die Ausfuhr von Hamburg betrug 1884: 4 863 093 *M.*, 1885: 1 709 462 *M.*, 1886: 1 957 298 *M.*, 1887: 2 309 544 *M.*, 1888; 3 564 664 *M.* Die Ausfuhr von Bremen hob sich von 5 734 *M.* im Jahre 1884 auf 467 316 *M.* im Jahre 1888. Der Gesammtwerth der Importe nach den Verwaltungsgebieten der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft betrug in der Zeit vom 18. August 1888 bis 18. August 1889: 2 478 388,45 *M.*, der Gesammtwerth der Exporte von diesen Gebieten 4 388 199,53 *M.*; mithin ergab sich ein Jahresumsatz von 6 866 587,98 *M.* im Gesammtwerth.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Güterverkehre übergebene Verbindungskurve zwischen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz und dem Unteren Bahnhof in Brünn (sog. Zwittawa-Uferbahn 1,1269 km) der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 7 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 59 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 75 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft: Verstaatlichung.

Der einzige Gegenstand der Tagesordnung der am 6 d. Mts. stattgehabten Generalversammlung betraf: Beschlussfassung über den Antrag der Königlichen Staatsregierung auf Erwerb der Bahn und eventuelle Genehmigung des destallsigen Vertragsentwurfs. Als Vertreter der Königlichen Staatsregierung war Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Bensen anwesend. Nach dem Bericht der Direktion und des Aufsichtsraths erklärte die Königliche Staatsregierung sich unterm 12. Oktober 1889 bereit, den Aktionären für die freiwillige Abtretung ihres Eigenthums als Abfindung:

a) für je 2 Stammaktien Lit. A. à 450 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 3½% konsolidirten Anleihe zum Nennwerth von 450 *M.*,
b) für je 1 Stammaktie Lit. B. à 450 *M.* eine Staatsschuldverschreibung der 3½% konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 150 *M.*, sowie eine baare Zuzahlung von 12 *M.*,
c) für je 7 Stammaktien Lit. C. à 450 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 3½% konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 450 *M.*,
d) für je 7 Stamm-Prioritätsaktien Lit. A. à 450 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 3½% konsolidirten Anleihe zum Nennwerth von 3 900 *M.*,
e) für je 7 Stamm-Prioritätsaktien Lit. B. à 450 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 3½% konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 4 050 *M.*, sowie eine baare Zuzahlung von 9 *M.* für jede Aktie,
f) für je 1 Stamm-Prioritätsaktie Lit. C. à 450 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 3½% konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 450 *M.*,

sämmtliche Staatsschuldverschreibungen mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1890

zu gewähren.

Verwaltung und Betrieb des Unternehmens wird bereits vom 1. Januar 1890 ab für Rechnung des Staats erfolgen, die Uebergabe des Kaufobjekts am 1. des zweiten auf die Perfektion des Vertrags folgenden Monats stattfinden, mit diesem Zeitpunkt auch die Gesellschaft in Liquidation treten.

Ein Jahr nach erfolgter Auflösung der letzteren wird der Staat an die Liquidatoren als Kaufpreis den Betrag von

a) 122 400 *M.* für die Strecken Glückstadt-Elmshorn und Glückstadt-Itzehoe,
b) 3 083 400 *M.* für die Strecke Itzehoe-Heide und
c) 3 150 495 *M.* für die Strecke Heide-Dänische Grenze.

insgesammt also 7 457 895 *M.* zur Vertheilung an die Aktionäre zu überweisen haben.

Der Aufsichtsrath hatte im Verein mit der Direktion nach sorgfältiger Erwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse die Direktion beauftragt, mit den Kommissaren der Königlichen Staatsregierung in weitere Verhandlung zu treten und dabei auf die Erhöhung des Angebots für die Stammaktien C. bis zum Betrage des Angebots für die Stammaktien B. hinzuwirken. Nach stattgehabter mündlicher Verhandlung haben die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen durch Erlass vom 29. November 1889 sich mit der beantragten Abänderung einverstanden und zur Abschliessung des hiernach neu festgestellten Vertragsentwurfs bereit erklärt. Nachdem die Königliche Staatsregierung so den Anträgen der Gesellschaftsvertretung in dankenswerther Weise entsprochen, glaubte die Gesellschaftsvertretung übereinstimmend, den Aktionären die Annahme der Staatsofferte empfehlen zu sollen. Vor Eintritt in die Tagesordnung gab Geh. Ober-Regierungsrath Bensen die Erklärung ab, dass eine Abänderung des Angebots oder des Vertrags als eine Ablehnung angesehen werden würde. Nachdem der oben angeführte Bericht der Direktion und des Aufsichtsraths, sowie der Vertragsentwurf vorgelesen, wurde nach kurzer Debatte mit 15 820 Stimmen gegen 712 Stimmen die Vorlage angenommen.

Preussen: Eisenbahnvorlagen.

Ueber die dem Landtage zu machenden Eisenbahnvorlagen vernimmt der „Aktionär“, dass dieselben bereits im wesentlichen zum Abschluss gebracht sind und demnach alsbald dem Abgeordnetenhause zugehen dürften.

„Dieselben haben nicht allein den Bau neuer Linien, sondern auch den Umbau verschiedener Bahnhöfe und die Vermehrung des Oberbaumaterials, wie des rollenden Materials, letztere in hervorragendem Maasse, zum Gegenstande und der von der Königlichen Staatsregierung in Anspruch zu nehmende Kredit ist daher wiederum ein recht umfangreicher.

Was die neuen Bahnlinien anbelangt, so dürften die Vorlagen nahezu die sämmtlichen Projekte zur Ausführung vorschlagen, deren Bearbeitung seit Jahr und Tag den Eisenbahndirektionen aufgetragen ward.“

Preussische Staatsbahnprojekte: Jauer-Striegau-Bolkenhain und Naumburg-Deuben.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Jauer nach einem geeigneten Punkt der durch das Gesetz vom 19. April 1886 zur Ausführung genehmigten Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Striegau nach Bolkenhain beauftragt worden.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Naumburg nach Deuben beauftragt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Eröffnung von Bahnlinien.

Direktionsbezirk Bromberg. Die 1,8 km lange Verbindungsbahn vom Bahnhofe Mocker nach der Station

Katharinenflur der Strecke Thorn-Insterburg ist am 1. November v. J. für den Güterverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Auf der Strecke Beyenburg-Langerfeld (Barmen-Rittershausen) und der Nebenbahn Krebsöge-Radevormwald wird der Gesammtverkehr am 13. Januar l. J. eröffnet.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. d. Mts. sind die Anschlussbahnen vom Bahnhofe Essen (Rh.) nach den Zechen Friedrich-Ernestine und Königin Elisabeth für den Vollbetrieb eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. November v. J. ist die 59,16 km lange Strecke Oebisfelde-Salzwedel dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Verkehrsstellen und deren Entfernungen ab Oebisfelde sind folgende: Cunzau (15,27 km), Kusey (20,44 km), Clötze (27,46 km), Beetzendorf (36,72 km), Siedenlangenbeck (42,79 km), Kuhfelde (46,92 km), Dambeck (50,69 km), Altstadt-Salzwedel (55,90 km) und Salzwedel (59,16 km); der Haltepunkt Altstadt-Salzwedel dient dem Personen- und Gepäckverkehre, die übrigen Verkehrsstellen (Stationen) sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. sind die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffneten Haltestellen Costau, Hermannia, Kunzendorf a. O., Schoffschütz und Wolenice für den Eil- und Stückgutverkehr, die Haltestelle Hermannia auch für die Annahme und Auslieferung von Leichen und lebenden Thieren, ferner die zwischen Kraschnitz und Grossgraben-Festenberg belegene bisherige Personenhaltestelle Frauenwaldau für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Posen-Wreschen zwischen Kostschin und Nekla gelegene Haltestelle Gultowy ist am 1. d. Mts. für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die Haltestelle Wandersleben, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre diente, ist am 1. November v. J. auch für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Wiederbeseitigung der Verkehrsbeschränkung auf dem Stettiner Bahnhofe.

Die zur Verhütung einer Ueberfüllung des hiesigen Stettiner Güterbahnhofes von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unter dem 8. Oktober v. J. eingeführten und bekannt gemachten Einschränkungen sind, nachdem bereits am 22. Oktober v. J. der Stückgutverkehr und am 8. November v. J. der Kartoffel-Wagenladungsverkehr wieder frei gegeben worden, laut Bekanntmachung vom 10. d. Mts. im heutigen Inseratentheile vom 13. d. Mts. ab beseitigt. Ausgenommen sind nur noch Heu-, Stroh- und Kiessendungen, welche noch bis auf weiteres auf dem Nordbahnhofe verbleiben.

Wie wir von zuständiger Seite erfahren, ist auch die Beseitigung letzterer Beschränkung demnächst zu erwarten.

Eisern-Siegener Eisenbahn: Vermehrung des Grundkapitals.

Die von der Gesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals von 1 050 000 *M.* auf 1 250 000 *M.* mittelst Ausgabe von Stammaktien im Betrage von 200 000 *M.* hat die Landesherrliche Genehmigung erhalten.

Kaysersberger Thalbahn.

Nach dem Jahresberichte für das Betriebsjahr 1888/89 war der Personenverkehr des Sommers etwas beeinflusst durch die anhaltend nasse Witterung, während der Güterverkehr eine wesentliche Steigerung erfuhr.

Im Berichtsjahre wurden befördert: a) auf der Strecke Colmar-Schnierlach 242 778 Personen auf 2 047 143 Personenkm, b) auf der Strecke Colmar-Horburg, auf welcher die Billet- wie Gepäckexpedition im Zuge durch den Zugführer erfolgt, 94 816 Personen auf 306 719 Personenkm und c) auf der Strecke Colmar-Winzenheim, auf welcher ebenfalls die Billet- usw. Expedition im Zuge erfolgt, 130 605 Personen auf 635 988 Personenkilometer. Ferner wurden befördert 4 279 Gepäckstücke, 272 Hunde und 42 412 t Güter auf 384 767 tkm. Der Gesammt-Güterverkehr einschliesslich des beförderten Viehes umfasste 84 824 t mit 769 533 tkm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 116 189 (113 512) *M.*, aus dem Güterverkehr 53 366 (43 197) *M.*, aus dem Postverkehr 1 088 (1 072) *M.* und aus sonstigen Quellen 6 064 (5 097) *M.*, zusammen 176 707 (162 849) *M.* Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 11 565 (9 482) *M.*, für die Bahnverwaltung 10 779 (10 876) *M.*, für die Transportverwaltung 79 843 (78 446) *M.*, zu sonstigen Betriebsauslagen 4 764 (4 574) *M.*, zusammen 106 952 (103 378) *M.* Der Reingewinn betrug 64 917 *M.*, welcher ausreichte, eine Dividende von 4,8 % = 63 312 *M.* zu vertheilen und den Rest von 1 605 *M.* zur Dotirung des Amortisationsfonds der Betriebsmittel zu verwenden.

Badische Lokalbahnen: Konzessionen.

Einem Konsortium, bestehend aus der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, der Rheinischen Kreditbank in Mannheim, Bankhaus W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim und dem Generalunternehmer Herrmann Bachstein in Berlin ist, wie der „Staatsanzeiger" bekannt macht, die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Durmersheim nach Mühlburg und Karlsruhe nebst Abzweigung von Grünwinkel nach Daxlanden, sowie von Karlsruhe nach Spöck ertheilt worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 16. bis 31. Dezember v. J. täglich im Durchschnitt abgefahren 214 Wagenladungen zu je 10 t gegen 199 Wagenladungen in der voraufgegangenen 14tägigen Zeit und gegen 219 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Dezemberhälfte v. J. 2 567 Wagenladungen gegen 2 410 Wagenladungen in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Vom Deutschen Handelstage.

Seitens des Generalsekretärs des Deutschen Handelstages, Konsul z. D. Annecke, wurde in der am Schluss vorigen Jahres stattgehabten Ausschusssitzung des Deutschen Handelstages die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf die Thatsache hingelenkt, dass am 1. Februar 1892 die Handelsverträge mit der Schweiz, Italien und Spanien ablaufen. Schon vorher endigen die Handelsverträge mit der Türkei und Rumänien, am 1. Januar 1893 der Vertrag mit Serbien und am 20. Februar 1895 der Vertrag mit Griechenland. Endlich können mit einjähriger Frist jeder Zeit gekündigt werden die Handelsverträge mit Belgien, Grossbritannien und Irland, mit den Niederlanden, mit Oesterreich-Ungarn und mit Portugal. Mit Frankreich bestehe laut Artikel 11 des Frankfurter Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 ein Meistbegünstigungsabkommen. Dasselbe erstrecke sich jedoch nur auf diejenigen Begünstigungen, welche seitens eines der vertragschliessenden Theile Belgien, den Niederlanden, Grossbritannien, Oesterreich-Ungarn, Russland oder der Schweiz zugestanden sind oder zugestanden werden sollten. Da jedoch die Handelsverträge, welche Frankreich mit Belgien, Grossbritannien und der Schweiz abgeschlossen hat, am 1. Februar 1892 ablaufen und die Verträge mit den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz gekündigt werden können, so sei es leicht möglich, dass auch unsere Handelsbeziehungen zu Frankreich in kurzer Zeit thatsächliche Aenderungen erfahren können. Es sei anzunehmen, dass bei der Erneuerung der Handelsverträge die prinzipielle Frage gestellt und wohl auch zum Austrage gebracht werden würde, ob wir für die nächste Zeit bei der Aufstellung eines autonomen Tarifs beharren oder zu der Vereinbarung von Konventionaltarifen übergehen wollen. Zu dieser Frage werde der Handelstag nothwendiger Weise Stellung nehmen müssen. Um den Gegenstand gründlich zu erörtern, würden jedoch umfangreiche Vorarbeiten erforderlich sein. Es wäre wünschenswerth, einen Meinungsaustausch über diese Angelegenheit herbeizuführen, um aus demselben ein Urtheil entnehmen zu können, ob und in welcher Weise diese Vorarbeiten schon jetzt begonnen werden sollen. — In der Debatte wurde diese Anregung von allen Seiten als dankenswerth anerkannt. Der Ausschuss erachtete es aber nicht für nothwendig, die Angelegenheit schon jetzt in die Hand zu nehmen, zumal in den nächsten zwei Jahren noch wesentliche Veränderungen in den wirthschaftlichen Beziehungen der Länder eintreten könnten. Es empfehle sich aber, die Mitglieder des Handelstages auf den Ablauf der Handelsverträge aufmerksam zu machen. Im weiteren wurde bei dieser Gelegenheit hervorgehoben, dass wir einer vergleichenden Statistik unseres Aus- und Einfuhrhandels nach den verschiedenen Ländern entbehren. Eine solche Statistik könne aber nicht vom Handelstage aufgestellt werden, weil eines ihrer wesentlichen Verdienste in der Angabe autoritativer Zahlen bestehen müsse. Die vergleichende Uebersicht könne deshalb nur vom Kaiserlichen Statistischen Amte ausgearbeitet werden. Das Präsidium des Deutschen Handelstages wurde daher beauftragt, einen entsprechenden Antrag an die Reichsregierung zu stellen.

Aus dem Bericht der Handelskammern zu Mannheim.

Aus diesem interessanten Berichte entnehmen wir die folgende Darstellung des allgemeinen Geschäftsganges im Jahre 1889:

Im Vergleiche mit den unmittelbar vorausgegangenen Geschäftsjahren darf man sagen, dass das Jahr 1889 einen ge-

wissen Höhepunkt in der industriellen und kommerziellen Entwickelung nicht nur unseres Bezirks, sondern auch wohl unseres Landes, wenn nicht Deutschlands überhaupt darstellt; fast alle Betriebe in allen Branchen waren das ganze Jahr hindurch mit Aufträgen versorgt, viele derselben haben sich sogar noch erweitert, ein erheblicher Theil derselben darf aber auch auf das abgelaufene Jahr als ein mehr oder weniger gewinnreiches zurückblicken. Man kann sich aber der Besorgniss nicht verschliessen, dass wir in weiterer Zukunft nicht immer die Sicherheit für gleich günstige Perioden haben. Jedenfalls dürften die höheren Kohlenpreise eine gewisse nachtheilige Rückwirkung auf die einzelnen industriellen Werke äussern und dadurch auch vielleicht sogar unsere Konkurrenz auf dem Weltmarkte einigermaassen zu schädigen geeignet sein. Aber auch jene geschäftlichen Erfolge, welche auf dem Wege von Preisvereinigungen im Laufe der letzten Jahre erreicht worden sind, verrathen in keiner Weise den Charakter einer gewissen Sicherheit und Beständigkeit, was um so bedeutungsvoller erscheint, als das Jahr zugleich in vielen der wichtigsten Gebrauchsgegenständen des täglichen Haushaltes, den einflussreichsten Faktoren bei der Regulirung der Vergeltung der Arbeit, mit zum Theil aussergewöhnlich hohen Preisen abschliesst.

25jähriges Bestehen der Strassenbahnen.

Das Jahr 1890 ist, wie wir bereits in Nr. 82 vom 23. Oktober erwähnten, für die Strassenbahnen ein Jubiläumsjahr, denn am 22. Juni d. J. werden die Deutschen Pferdebahnen auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken können. Von dem kleinen Anfang, der Linie vom Brandenburger Thor in Berlin durch den Thiergarten nach Charlottenburg, hat sich im Verlaufe der Zeit ein mächtiges Netz ausgebildet, welches z. Z. 72 Betriebe in 64 Städten umfasst und schätzungsweise mehr als 300 Millionen Fahrgästen bequeme Gelegenheit zur Beförderung gewährt. Ganz besonders ist es jedoch Berlin, welches von der Entwickelung der Pferdebahnen ungeahnte Vortheile erreicht hat.

Zur Frage des Dampfbetriebs auf den Berliner Strassenbahnen.

Der „Nat. Ztg." wird geschrieben:

Wie schon vor einigen Tagen mitgetheilt wurde, geht die hiesige Dampfbahngesellschaft mit der festen Absicht um, nicht nur für den erweiterten Betrieb auf den vom Magistrat konzessionirten verlängerten Strecken bis zur Potsdamerbrücke eine andere Betriebskraft als Dampf einzuführen, sondern auch auf allen ihren Linien den Dampf durch Pressluft oder Elektrizität zu ersetzen. Diese Entschliessung trifft mit zwei anderen, die sich in derselben Richtung bewegen, zusammen. Die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft, welche ihre Aufmerksamkeit unausgesetzt allen denkbaren Betriebskräften zuwendet, ist zwar zu einem positiven Resultat noch nicht gelangt, ist jedoch von dem früher einmal in Erwägung gekommenen Plan, den Dampf zu benutzen, zurückgekommen. In demselben Sinne ist nach den vor kurzem hier eingetroffenen Protokollen über einen Kongress sämmtlicher Strassenbahn-Gesellschaften in den Vereinigten Staaten von Nordamerika die Entscheidung gefallen. Nirgends ist die Betriebsart der Strassenbahnen eine so vielgestaltige wie in der Union. Man hat dort Pferdebahnen, Kabelbahnen, Bahnen, die durch Pressluft getrieben werden, Dampfbahnen, elektrische Bahnen mit Akkumulatoren, mit oberirdischer und unterirdischer Leitung. Es ergab sich auf dem Kongress, welcher Ende November v. J. stattfand, ein lebhafter Meinungsaustausch über die Vorzüge jedes einzelnen Betriebes und jeder fand seine warmen Vertheidiger. Nur in einem Punkte herrschte vollständige Uebereinstimmung: von dem Dampfbetriebe in volkreichen Städten wollte niemand etwas wissen. Selbst die 11 Gesellschaften, welche den Dampfbetrieb hatten, erklärten ganz freimüthig, dass sie ihn so schnell als möglich wieder los zu sein wünschten. Die meisten von ihnen waren bereits mitten in der Arbeit, die Umwandlung eintreten zu lassen. Als Gründe wurden folgende angeführt: der feine Schmutz, welcher sich in den Strassen der Stadt findet, setzt sich, ohne dass es möglich ist, ihn fernzuhalten, selbst in die vorzüglichst konstruirten Maschinen so fest und so zerstörend, dass sie oft schon nach einem Jahre untauglich werden, unaufhörlich reparaturbedürftig sind, manchmal plötzlich den Dienst versagen, ja manchmal vollständig in Verfall gerathen. Dadurch werden aber Betriebsstörungen herbeigeführt, die ihrerseits wieder Gefahren heraufbeschwören. Da qualmende Kohlen in den Strassen nicht verfeuert werden können, so sind die besten und theuersten Kohlen nothwendig, ebenso wie ein theuer zu besoldendes technisches Personal. Dadurch wieder stellen sich die Betriebskosten so hoch, dass die Fahrpreise nicht niedriger sein können, und schliesslich ist es beim Dampfbetrieb nicht möglich, die Wagen so schnell zum Stehen zu bringen, wie bei anderen Betriebsmitteln. So wird es in den Vereinigten Staaten bald keine einzige Dampfbahn im Stadtverkehr geben. Anders verhält sich die Sache im Verkehr nach den Vororten. Bei der Landstrasse fällt der feine, unbesiegbare Staub fort, sie lässt auch billigere Kosten zu und erfordert nicht ein so plötzliches Halten. Die hiesigen Techniker schliessen sich diesen Ansichten vollkommen an, sodass man auch für Deutschland die Frage der Dampfbahnen in Städten als abgethan betrachten kann.

Auch die „D. Bauzeitung" äussert sich in einem Artikel über die Einführung von Dampfbetrieb auf Berliner Strassenbahnen in ihrer jüngsten Nummer über diesen Gegenstand wenig ermuthigend. Mit Recht hebt das genannte Fachblatt hervor, dass mit der Einführung solcher Bahnen in den lebhaften Strassen Berlins kein ausreichendes Mittel zur Verkehrsbewältigung geschaffen werde, da bei der den Dampfbahnen auferlegten Beschränkung auf 12 km in einer Stunde ihre Leistung nur unwesentlich über die der Pferdebahnen hinausgeht. Die „Bztg." sieht daher den Vortheil einer Einführung des Dampfbahnbetriebes mehr in der Ermässigung der Betriebskosten, in dem Fortfall grosser Mengen von Strassenschmutz und starker Abnutzung der Strassen, als in der vermehrten Schnelligkeit und Verbesserung des Verkehrs. Die Leistungsfähigkeit der hier schon bestehenden Dampfbahnen wird gegenüber den Anforderungen eines grossen Verkehrs als eine recht beschränkte bezeichnet: neben eigentlichen Eisenbahnen kommen diese Dampfbahnen kaum in Betracht. Auch wird der Gedanke als ein völlig verfehlter bezeichnet, für die Kolonisation in ferner liegenden Gebietstheilen, namentlich für die Schaffung von Arbeitervierteln in Bezirken mit niedrigen Grundstückpreisen von Dampfstrassenbahnen etwas Wesentliches erwarten zu wollen. Zu dieser wenig günstigen Auffassung berechtigen die Erfahrungen, welche in der Umgebung von Berlin alltäglich gemacht werden. Bei allem Wohlwollen für die Förderung des Dampfstrassenwesens kommt die „Bztg." daher zu der Auffassung, dass eine Verbreitung desselben in Bezirke mit besonders hohen Verkehrsanforderungen bei gleichzeitiger grosser Bebauungsdichte ungerechtfertigt erscheine.

Trambahn Barmen-Elberfeld.

In der neuesten Nummer des „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf" wird die Konzessionsurkunde für die Aktiengesellschaft „Société anonyme des tramways de Barmen-Elberfeld" zu Brüssel vom 14. September v. J. zum Geschäftsbetriebe im Königreich Preussen, sowie einzelne Artikel des Statuts zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Der Konzessionsurkunde entnehmen wir nach der „Strassenbahn" folgende Bestimmung: Die Gesellschaft ist verpflichtet, in Barmen oder Elberfeld eine Zweigniederlassung mit einem Geschäftslokale und einem am Orte derselben domizilirten Generalbevollmächtigten zu begründen und von diesem Orte aus regelmässig ihre Verträge mit Preussischen Unterthanen abzuschliessen, sowie auch wegen aller aus ihren Geschäften mit solchen entstehenden Verbindlichkeiten bei den Gerichten jenes Ortes als Beklagte Recht zu nehmen. — Die Konzession kann zu jeder Zeit und ohne dass es der Angabe von Gründen bedarf, lediglich nach dem Ermessen der Königlich Preussischen Staatsregierung zurückgenommen und für erloschen erklärt werden. Die Befugniss zum Erwerbe von Grundeigenthum in Preussen wird nicht schon durch die Konzession, sondern erst durch besondere, in jedem einzelnen Falle nachzusuchende landesherrliche Erlaubniss erlangt. Aus dem Statut theilen wir als wesentlich folgendes mit: Die Gesellschaft, die ihren Sitz in Brüssel hat, wählt Domizil zu Elberfeld (Westende) als am Ort ihrer Hauptniederlassung und wird dort durch einen vom Verwaltungsrath ernannten, mit Generalvollmacht versehenen Direktor vertreten sein. Der mit Generalvollmacht versehene Direktor ist gehalten, in Elberfeld oder Barmen zu wohnen und gleichfalls dort Domizil zu wählen. Den Gegenstand der Gesellschaft bilden die Erwerbung, der Bau und der Betrieb sogenannter Amerikanischer Eisenbahnen (Tramways) mit Pferde-, Lokomotiven- oder anderweitigem Betrieb in den Städten Barmen und Elberfeld und in den angrenzenden Gemeinden. Die Gesellschaft kann mit Genehmigung der zuständigen Behörden die von ihr erworbenen Konzessionen auf Dritte übertragen. Sie kann den Betrieb in Pacht geben, sowie auch den Betrieb anderer in denselben Ortschaften gewährter Strassenbahnkonzessionen in Pacht nehmen. Daneben kann sie den Betrieb von Wagen für gemeinschaftlichen Transport übrrnehmen, welche die gewöhnlichen Strassen benutzen und als Zufuhrlinien für die Tramways dienen. Sie kann alle auf die Tramwayindustrie bezüglichen Patente erwerben und ausbeuten. — Die Gesellschaft besteht vom Datum des gegenwärtigen Aktes ab. Ihre Dauer beträgt 30 Jahre. Die Dauer kann unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften verlängert werden. Das Gesellschaftskapital ist auf 3 500 000 Frcs. festgesetzt und in 35 000 Aktien zu 100 Frcs. getheilt. Die Generalvollmacht ist durch notariellen Akt vom 4. April 1888 dem Direktor Emil v. Pirch in Elberfeld ertheilt worden.

Sterbekasse der Beamten und Pensionäre der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln.

Nach dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1888/89 hatte die Kasse zu Anfang des Jahres einen Bestand von 204 645 *M.* Vereinnahmt wurden im Berichtsjahre an Beiträgen der Mitglieder 108 406 *M.* und an Zinsen der Werthpapiere 9 268 *M.*, zusammen 117 674 *M.* Verausgabt wurden an Sterbegeldern 64 199 *M.* und an zurückgezahlten Beiträgen 772 *M.*; hierzu verschiedene Ausgaben 2 243 *M.*, zusammen 67 214 *M.* Am Schlusse des Rechnungsjahres 1888/89 hatte die Sterbekasse mithin einen Bestand von 255 105 *M.*

Aus Russland.

Russische technische Attachés.

Das Russische Verkehrsministerium hat, in Nachahmung der beim Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ins Leben gerufenen Einrichtung der technischen Attachés, in den letzten Jahren bei einigen ausländischen diplomatischen Vertretungen Russlands ebenfalls technische Attachés („technische Agenten") bestellt, und zwar bestehen bis jetzt drei solche Posten: der eine in Washington, der andere in London, der dritte in Paris.

Wie das „Centralbl. d. Bauverwltg." vernimmt, ist man in den maassgebenden Kreisen der Russischen Regierung mit der neuen Einrichtung durchaus zufrieden und beabsichtigt, demnächst weitere technische Attachés an die wichtigsten Westeuropäischen Gesandtschaften Russlands zu entsenden. Diese Beamten sollen in möglichst gründlicher und zuverlässiger Weise über bemerkenswerthe Neuerungen und Vervollkommnungen auf technischem, wirthschaftlichem und Verwaltungsgebiete berichten. Es scheint hiernach, dass auch in Russland die von den technischen Hochschulen ausgehende Vorbereitung für die Aufgaben der Staatsverwaltung mehr und mehr die Aufmerksamkeit und Würdigung der Regierung auf sich lenkt.

Strategische Eisenbahnen.

Wie die „Frankf. Ztg." berichtet, sind im Verlaufe der letzten Jahre in Russland 954 Werst (1 018 km) strategische Bahnen, insbesondere im Sumpfgebiete des sogenannten „Polessje", und 641 Werst (684 km) Doppelgeleise (u. a. Warschau-Terespol, Warschau-Wien, Theile der Moskau-Brester Bahn usw.) gebaut worden. Die Eisenbahnthätigkeit im strategischen Interesse wird auch in diesem Jahre eine recht lebhafte sein. Ausser dem Bau von mehreren Militärbahnen, wie Chelm-Hrubieszow-Tomaszow, Schmerinka-Mohilew-Nowosielka, Bialystok-Mlawa und anderen soll die Legung des Doppelgeleises auf ungefähr 1 856 km angeordnet sein. Die Beschaffung des Materialaufwandes soll, wenn irgend thunlich, mit Ausschluss nichtrussischer Werke erfolgen. Allerdings hat Russland, trotz seines Holzreichthums, seit Monaten schon im Auslande (in Schweden, Norwegen, Galizien und anderwärts) unter der Hand Schwellen aufkaufen lassen, um den aussergewöhnlichen Bedarf für 1890 zu decken. Das Erforderniss soll sich für die Doppelgeleise auf 118 000 t, für Befestigungsmittel, wie Laschen, Schrauben, Bolzen usw. auf 11 000 t belaufen.

Dividendenzahlung.

Nach einer Meldung der „Allg. Reichs-Korr." werden die Südwestbahnen in diesem Jahre keine Superdividende bezahlen. Ihre Rentabilität im ablaufenden Jahre hat stark unter der Forderung des Finanzministers, die von ihr neu zu erbauende Strecke zu 25 000 R. für 1 Werst herzustellen, gelitten. Auch die Griasi-Zarizyn-Bahn u. a. werden für 1889 eine geringere Dividende abwerfen, als im allgemeinen erwartet wird, weil der Finanzminister verlangt, dass ein grosser Theil des Reingewinns nicht zur Dividendenvertheilung, sondern zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Bahnen Verwendung finde.

Grosse Russische Eisenbahngesellschaft.

Die Verwaltung der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft hat dieser Tage bekannt gegeben, dass auf die Aktienkupons zum 2. Januar d. J. vorerst nur die laufenden Zinsen ausgezahlt werden können. Die Vertheilung der (zu diesem Termin gleichfalls fälligen) 1888er Restdividende müsse noch vertagt werden, weil die erforderliche amtliche Nachricht über das endgültige Ergebniss der Prüfung des 1888er Abschlusses noch nicht eingegangen sei. Die vorliegende Verspätung, bemerkt die „Magdeb. Ztg.", muss die Aktionäre um so peinlicher berühren, als seiner Zeit die vom Verwaltungsrath in Aussicht genommene Restdividende durch das Einschreiten des Finanzministers auf den geringfügigen Betrag von 42 Kop. herabgedrückt worden ist. Laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. April (11. Mai) 1889 sollten diese 42 Kop. mit auf den am 2. Januar 1890 fälligen Zinsschein der Aktien zur Auszahlung kommen. Ob die befremdliche Verspätung durch die Regierung oder durch die Direktion verschuldet wird, lässt sich zur Zeit noch nicht mit Sicherheit feststellen. In dem Ende 1887 zwischen dem Staat und der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Ausgleichsvertrage wird über die Auszahlung der Rest-(Ergänzungs-)Dividende folgendes bestimmt: „Die Ergänzungsdividende gelangt nach stattgehabter Prüfung der Rechnungen von sämmtlichen drei im Betriebe der Gesellschaft befindlichen Linien zur Auszahlung. Die endgültige Entscheidung über die Höhe dieser Ergänzungsdividende muss spätestens bis zum 20. Dezember des auf das Abschlussjahr folgenden Jahres getroffen sein, wofern die Gesellschaft ihren allgemeinen Bericht spätestens am 20. Mai und ihren Betriebsbericht über jede einzelne Linie spätestens am 1. Juli desselben Jahres einreicht und wofern sie ausserdem etwaige von der Regierung verlangte Aufklärungen und Nachträge binnen zwei Wochen unterbreitet." Es wird sich nun fragen, ob nicht der Finanzminister etwa geltend macht, dass der Verwaltungsrath die hier vorgesehenen Fristen nicht eingehalten habe.

Moskau-Brester Eisenbahn.

Auf den 1. Februar ist eine Generalversammlung berufen, in welcher über die Verrechnung der von der Gesellschaft zum Ankauf rollenden Materials verausgabten 765 164 R. als der Gesellschaft gemachten Vorschuss auf Rechnung ihres zu vergrössernden Obligationenkapitals Beschluss gefasst werden soll.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Nach der „Magdeb. Ztg." würde, wenn die Regierung $^2/_3$ des Reingewinns über 6 R. erhält, ein Reingewinn von 822 993 R. geblieben sein. Von demselben hätten nach der von der Regierung beabsichtigten Theilung die Aktionäre 274 331 R. ($^1/_3$) und die Regierung 548 662 R. ($^2/_3$) erhalten. Vergleicht man diese Aufstellung mit dem 1888er Abschlusse, so findet man, dass darin eine Kürzung der Rücklagen um 436 000 R. vorgesehen wird. Es sind nämlich im Jahre 1888 verwendet: Zur Deckung des Restbetrages für gekaufte Wagen 109 851 R., zum Lokomotiven - Erneuerungsfonds 208 013 R., zur Schienenerneuerung 240 000 R., zum Ankauf von Wagen 280 130 R., im ganzen also 837 994 R., während in der dieser Darstellung zu Grunde liegenden Aufstellung für den entsprechenden Zweck nur 400 000 R. erscheinen. Sollte nun der Finanzminister sich mit den Beschlüssen der Generalversammlung einverstanden erklären, so würde sich aus der obigen Aufstellung zu Gunsten der Aktionäre ein Restgewinn von 411 500 R. (die Hälfte anstatt eines Drittels) ergeben.

Aus Rumänien.

Fahrpreisermässigungen.

Die begeisterte Aufnahme des Zonentarifs in Ungarn erweckte auch in Rumänien den bei den Sitzungen der Kammer zum Ausdruck gelangten Wunsch nach Einführung namhafter Fahrpreisermässigungen; infolge dessen wurde von der Generaldirektion der Eisenbahnen ein Entwurf aufgestellt, welcher die Zustimmung des Verwaltungsrathes gefunden hat.

Als Grundsatz dieses neuen Tarifes gilt, dass nur die Reisen im Fernverkehr durch Fahrpreisermässigungen begünstigt werden sollen; zur Durchführung desselben ging man von der von jedem Reisenden durchschnittlich zurückgelegten Entfernung aus und gelangte auf diese Weise dazu, dass in der I. Klasse Fahrpreissermässigungen erst bei Zurücklegung von wenigstens 120 km, in der II. Klasse bei 80 km und in der III. Klasse schon bei 60 km gewährt werden. Die Ermässigungen nehmen mit der zurückgelegten Entfernung zu und betragen schliesslich bis zu 60 % der gewöhnlichen Fahrpreise; diese höchste Grenze wird in der I. Klasse bei 500, in der II. Klasse bei 400 und in der III. Klasse schon bei 300 km erreicht.

Eisenbahn-Voranschlag für 1890.

Das Rumänische Eisenbahnnetz hatte ausser der Linie Cernavoda-Constanta Ende 1889 eine Ausdehnung von 2 409 km; im Jahre 1890 sollen die Linien Tergoviste - Laculeta und Dobrina-Husi (zusammen 39 km) dem Betriebe übergeben werden.

Die Einnahmen sind auf 38 838 000 Frcs., die Ausgaben auf 25 699 248 Frcs. veranschlagt worden, so dass ein Ueberschuss von 13 138 752 Frcs. in Aussicht genommen werden kann. Kr.

Aus Spanien.

Südspanische Eisenbahngesellschaft.

Im Anschluss an die ihrer Vollendung entgegengehende Linie Puenta Genil-Linarès der Andalusischen Eisenbahngesell-

schaft soll eine neue selbständige Linie von Linarès nach dem Hafen Alméria in der Provinz Granada hergestellt werden. Zum Bau dieser Bahn hat sich unter dem Namen „Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Espagne" eine Aktiengesellschaft gebildet, welche über ein Aktienkapital von 10 Millionen Pesetas verfügt; die Spanische Regierung leistet eine Beihilfe von 30 790 000 Pesetas, zahlbar in sechs gleichen Jahresbeträgen. Ausserdem hat die Gesellschaft im Oktober vorigen Jahres als erste und einzige Hypothek eine Anleihe von 48 Millionen Pesetas aufgenommen; dieselbe ist in 96 000, je über 500 Pes. lautenden und mit 3 % verzinslichen Schuldverschreibungen zum Preise von 290 Frcs. zur Ausgabe gelangt; die Gesellschaft verpflichtet sich, die etwa 50 Cts. für die Schuldverschreibung übersteigende Kuponsteuer zu tragen, so dass jeder Schein von 500 Pes. Nennwerth wenigstens einen Zinsbetrag von 14,50 Pes. jährlich ergeben muss. Als Bürgschaft für die übernommenen Verpflichtungen hat die Gesellschaft 4 076 977 Pes. hinterlegen müssen, welche erst nach Vollendung der Linie Linarès-Alméria bezw. nach Abnahme der Bauarbeiten seitens der Regierung zurückerstattet werden.

Algeciras - Eisenbahngesellschaft.

Auch diese Gesellschaft bezweckt den Anschluss eines Südspanischen Hafens an das Andalusische Eisenbahnnetz; die betreffende Linie soll in Algeciras, einem Spanischen Hafen, welcher an der Bucht von Gibraltar gegenüber der Englischen Bergfeste liegt, ihren Ausgangspunkt nehmen und über Jimena, Cortes, Ronda und Almargen nach Bobadilla führen, dem Einmündungspunkt der Granadalinie in die Strecke Malaga-Cordova der Andalusischen Eisenbahngesellschaft; nur eine kurze Zweigbahn würde erforderlich sein, um auch Gibraltar mit dieser neuen Linie in Verbindung zu setzen, ob aber diese Abzweigung wird hergestellt werden, dürfte mehr denn zweifelhaft sein.

Zum Bau dieser 175 km langen Bahn hat sich unter dem Namen „Algeciras-Railway Company eine Englische Gesellschaft mit einem Kapitale von 726 000 £ gebildet, welche von der Spanischen Regierung eine Beihilfe von 430 000 £ erhält und das sonst noch erforderliche Kapital durch Aufnahme einer mit 5 % verzinslichen Anleihe von 250 000 £ zu beschaffen beabsichtigt.

Almansa - Valencia - Tarragona-Eisenbahn.

Durch Beschluss einer am 8. November 1888 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung ist der Gesellschaftssitz auf Betreiben der über den grössten Theil der Antheilscheine verfügenden Spanischen Kolonialbank nach Barcelona verlegt worden.

Lokalbahn Alcoy - Gandia.

Zum Bau und Betriebe der im Jahre 1889 auf 99 Jahre konzessionirten, mit 1 m Spurweite herzustellenden Lokalbahn von Alcoy über Concentaina, Muro und Villalonga nach Gandia in der Provinz Valencia (53 km) hat sich in London eine Gesellschaft gebildet, welche über ein Aktienkapital von 425 000 £ verfügt; das ferner erforderliche Kapital in Höhe von 400 000 £ beabsichtigt die Gesellschaft durch Aufnahme einer Anleihe zu beschaffen.

Ausser dem Eisenbahnunternehmen hat die Gesellschaft für immer die Konzession zum Betriebe einer in Gandia herzustellenden Hafenanlage erhalten.

Lokalbahn Pueblo Nuevo del Mar - Segorbia.

Diese in der Provinz Valencia gelegene, ohne Staatsunterstützung herzustellende Lokalbahn ist Herrn J. Grau konzessionirt worden.

Bilbao - Lugana-Eisenbahn.

Durch Beschluss des Verwaltungsrathes beträgt für das Jahr 1889 der Gewinn der Antheilscheine 15 %.

Bilbao-Durango-Eisenbahn.

Durch Beschluss des Verwaltungsrathes beträgt für das Jahr 1889 der Gewinn 70 Pes. auf jeden Antheilschein. Kr.

Aus Asien.

Kleinasien.

Die Ottomanische Eisenbahn Smyrna-Aïdin hatte am Schlusse des am 30. Juni 1888 beendeten Betriebsjahres eine Länge von 232,5 km, im weiteren Verlaufe des Jahres 1888 erhielt die Gesellschaft die Konzession für fernere 135 km Bahnen, von denen bereits im Dezember desselben Jahres als erste die Zweigbahn Tireh-Odemish (26 km) eröffnet wurde. Am Schlusse des Betriebsjahres 1888/89 betrug die Gesammtlänge 360,5 km; neuerdings wurde am 13. Oktober 1889 von der Hauptlinie die Theilstrecke Appa-Dineir (48 km) und die Zweigbahn Dineir - Denizli (15 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Nach der für die nächste Zukunft zu erwartenden Eröffnung der Zweigbahn nach Ishikli (32 km) werden im wesentlichen die zu bauenden Linien vollendet sein; da indessen durch die bereits in Angriff genommenen Bauten der durch Aufnahme einer Anleihe 1 100 000 £ zu Bauzwecken beschaffte Betrag voraussichtlich nicht erschöpft sein wird, so beabsichtigt man noch eine Verbindung zwischen den Städten Balachik und Sokia (26 km) herzustellen. Ueber den Bau dieser Linie, deren Herstellung die Konzessionsurkunde vom Jahre 1888 in das Belieben der Gesellschaft stellt, soll die nächste Generalversammlung entscheiden.

Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes an die am 24. September 1889 abgehaltene Generalversammlung betrugen die Betriebseinnahmen im ersten Halbjahr 1889 105 935 £ (gegen 69 005 £ im gleichen Zeitraum des Vorjahres) und die Betriebsausgaben 50 871 £ (gegen 37 522 £), sodass ein Betriebsüberschuss von 55 063 £ (gegen 31 483 £) verblieb. Die Lasten und Rücklagen erforderten 38 210 £; von den verfügbar bleibenden 16 853 £ wurden 3 474 £ auf neue Rechnung vorgetragen und der Rest zur Vertheilung eines Gewinnes von je 6 sh. auf den Antheilschein verwendet. Da für das zweite Halbjahr 1888 bereits ein Gewinn von je 18 sh. vertheilt wurde, so beträgt der Gesammtgewinn für das Betriebsjahr 1888/89 6 %. Der Aufschwung des Unternehmens spiegelt sich u. a. in dem Umstande wieder, dass 1889 das erste Jahr ist, welches auch in seiner ersten Hälfte einen Ueberschuss hinterliess, da die meisten Sendungen erst während der zweiten Hälfte des Jahres zur Beförderung gelangen. —

Die Regierung ist durch Kaiserlichen Erlass ermächtigt worden, dem Gouverneur von Skutari, Bahri Pascha, die Konzession für eine Bahn von Haidar-Pascha nach Boulgourlou und Chilé zu ertheilen.

Anatolische Eisenbahn Haidar Pascha-Ismid-Angora.

Am 27. Dezember 1889 konnte mit der Legung des Geleises bis 50 km der neuen Strecke Ismid - Angora begonnen werden. Bei 50 km befindet sich die erste grosse Brücke über den Sakkariafluss, welcher bekanntlich den nordwestlichen Theil Kleinasiens in einem sehr breiten überaus fruchtbaren Thale von Süden nach Norden durchschneidet und sich in das Schwarze Meer ergiesst. Bis Ende März werden voraussichtlich Geleislegung, Vollschotterung und Geleisregulirung beendigt sein. Bis dahin dürften auch die Hochbauten der Stationen Derbentkeny, Sabandja und Adarbazar fertiggestellt sein. Die bis jetzt im Betrieb befindliche Strecke Haidar Pascha - Ismid beträgt 93 km. Nach Fertigstellung des Geleises bis zur ersten Sakkariabrücke im Frühjahr d. J. würden von der ganzen Linie 143 km im Betriebe sein.

Es hat allgemein überrascht, so schreibt man dem „Deutschen Oekonomist" aus Konstantinopel, das schon kurze Zeit nach Beginn des Baues ein ansehnlicher Theil des Bahnkörpers fertiggestellt werden konnte. Die Ursachen liegen ausser in der Energie, mit welcher der ganze Bahnbau betrieben wird, hier im besonderen in der günstigen Beschaffenheit des Geländes, welches von Ismidt ab bis zum Sakkariafluss eine weite Ebene, die sogenannte Sabandjaebene, bildet. In dieser fruchtbaren, den Sabandjasee umschliessenden Alluvialebene liegen 3 Stationen; sie ist dicht bevölkert, und die Chausse, welche dieselbe von Westen nach Osten durchschneidet, ist auf beiden Seiten von Gehöften eingefasst. Hat die Bahn diese Gebiete erst einmal aufgeschlossen und mit Konstantinopel in Verbindung gebracht, so werden sie in der Lage sein, für den Konstantinopeler Markt zu produziren, auf welchem ihnen bisher die Konkurrenz durch die theuren Frachten der Ochsenwagen und Kameeltreiber ausserordentlich erschwert war. Nach Eröffnung der Bahn wird auch der Holzreichthum der das Sabandjathal im Norden und Süden einschliessenden reich bewaldeten Höhenzüge seine Verwerthung finden. Nach der Eröffnung der Bahn dürften diese Gegenden in überraschend kurzer Zeit ein vollkommen Europäisches Gepräge erhalten. Die Hauptstadt des ganzen Gebietes ist das am Sakkaria gelegene Adabazar, eine volkreiche, aufblühende Stadt, deren Einwohnerzahl auf über 30 000 geschätzt wird. Die Bahn läuft 8 km südlich von Adabazar vorbei und erreicht dann nach einer südwestlich geöffneten Kurve bei 50 km den Sakkariafluss, um im Thale desselben tiefer nach Süden in das Land einzudringen. Bis hierher ist die Herstellung des Bahnkörpers beendigt. Bei der Geleislegung werden flusseiserne Schwellen in Anwendung gebracht. Es ist dies geradezu eine Nothwendigkeit, da Holzschwellen in dem Boden Kleinasiens ebenso wie in demjenigen Südamerikas in wenigen Jahren verfaulen. In Kleinasien ist das Maximum ihrer Haltbarkeit 5 bis 6 Jahre. Die Bahn hat normale Spurweite und wird überhaupt genau nach den Vorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gebaut. Auf der Strecke von 50 km (1. Sakkariabrücke) bis 63 km (Geiveh) hat

der Bau die ersten Schwierigkeiten zu überwinden. Hier durchschneidet der Sakkariafluss in engem Bette die von Westen nach Osten sich hinziehenden Gebirgsketten, welche eine Fortsetzung des südlich vom Sabandjasee liegenden Keltepe bilden. Hier sind die Arbeiten schon wesentlich gefördert, ebenso wie weiter oberhalb Geiveh, wo der Sakkaria zwischen Mekedjeh und Geiveh eine 3 km breite und 27 km lange überaus fruchtbare Thalebene mit reichem Anbau durchfliesst. Die Angorabahn folgt bis Geiveh der alten Karawanenstrasse von Skutari (gegenüber Konstantinopel) in das Innere Kleinasiens nach Angora, Kaisarieh (Caesarea) usw. und verlässt dieselbe hier, um den direkten Weg über die Berge zu vermeiden und mit Benutzung der Flussthäler des Sakkaria, Karasu und Pursaksu auf die Hochebene des inneren Kleinasiens vorzudringen. Wie stark der Verkehr auf dieser Karawanenstrasse ist, kann man besonders in Geiveh beobachten, wo an einem Morgen oft 4 Karawanen von je 200 Kameelen ankommen. (Die Kameellast beträgt $2^1/_2$—3 Centner.) Die Angorabahn findet also bereits einen überaus lebhaften Verkehr vor, den zu vermehren und weiter zu entwickeln ihr nicht schwer fallen dürfte.

Syrien.

Der Graf von Perthuis, Direktor der Hafenanlagen in Beirut, lässt die Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Beirut über den Libanon nach Damaskus anfertigen; nach der vorläufig festgesetzten Richtungslinie beträgt die Entfernung bis Damaskus 170 km und bis Horan 260 km.

Nach Mittheilung des „Journal de la chambre de commerce“ in Konstantinopel hat die Société des dépôts et comptes courants in Paris die Beschaffung der Geldmittel für die dem Youssouf Effendi Navon konzessionirte Eisenbahn Jaffa-Jerusalem übernommen.

Eine andere Gruppe Französischer Kapitalisten soll sich um die Konzession für eine 350 km lange Bahn von Suvedié, dem alten Seleucia, oder einem andern Punkte der Syrischen Küste über Antiochia nach Haleb und Ainlet bewerben.

Arabien.

Für eine Eisenbahnverbindung zwischen Sheikh Othmann, am Rothen Meere nahe bei Aden gelegen, und dem 18 km entfernten Orte Steamer-Point werden die Vorarbeiten hergestellt; eine Zweiglinie soll die neuen Hafenanlagen von Aden mit dem Arsenal in Verbindung setzen.

Persien.

Der Schah hat einen technischen Ausschuss mit der Anfertigung von Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung zwischen Teheran und dem nordwestlich von Recht am Kaspischen Meere belegenen Hafen Enseli beauftragt.

Ostindien.

Der Generalrath von Französisch-Indien hat sich an die Regierung mit der Bitte gewandt, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Karikal (an der Westküste im südlichen Theile der Halbinsel gelegen) und dem Englischen Eisenbahnnetze von Ostindien zu unterstützen.

Cochinchina.

Die ursprünglich der Compagnie de chemins de fer garantis des colonies françaises konzessionirte Bahn von Saigon nach Mytho, deren Betrieb im Jahre 1888 von dem Kolonialrath von Cochinchina für Rechnung der Gesellschaft übernommen wurde, ist bei der erfolgten öffentlichen Verdingung der die Dampfstrassenbahn von Saigon betreibenden Cochinchina Strassenbahngesellschaft konzessionirt worden.

Birma.

Nach einer der Londoner Handelskammer zugegangenen amtlichen Mittheilung lässt die Indische Regierung die Vorarbeiten für eine etwa 145 lange Verbindung der Muthal-Eisenbahn mit dem Chindwinthal im Westen des Landes, sowie für eine etwa 240 km lange Linie nach den Shanstaaten (im Osten des Landes) herstellen.

Siam.

Im Jahre 1889 hat der König von Siam Englischen Geldleuten die Konzession für eine 88,5 km lange Bahn von Bangkok nach Packnam und Patriew ertheilt. Zum Bau dieser Bahn hat sich nach Mittheilung der „Times“ unter dem Namen Borapah Railway Company in Bangkok eine Gesellschaft gebildet, deren Verwaltungsrath aus 7 Prinzen des Königlichen Hauses, einem Siamesischen Minister und 7 Europäern einschliesslich der Konzessianäre besteht. Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zur Entschädigung für den Nachtheil, welchen ein Grundbesitzer durch Veränderung einer Bahnüberfahrt erlitten hat.

In der Entfernung von 120 m von dem an der Dorfstrasse gelegenen Grundbesitze des Klägers befand sich ein Bahnübergang. Dieser wurde auf Anordnung der Polizeibehörde verlegt. Kläger verlangte von dem Eisenbahnfiskus Entschädigung für den Nachtheil, welchen er hierdurch erlitten habe. Der Anspruch wurde nach dem maassgebenden Preussischen Allgemeinen Landrecht von dem Reichsgericht, abweichend von dem Oberlandesgericht, für unbegründet erklärt, ohne dass die seither in der Rechtsprechung für das Gebiet des Preussischen Landrechts bejahte Frage, ob die Anlieger von Stadt- oder Dorfstrassen für eine ihnen nachtheilige Veränderung mit der Strasse überhaupt Entschädigung beanspruchen können, entschieden wurde.

Aus den Gründen:

Auch wenn davon ausgegangen wird, dass zwischen der Gemeinde, die zum Bauen an einer öffentlichen Strasse aufgefordert, und denjenigen, welcher dieser Aufforderung Folge geleistet haben, ein Vertrag zustande gekommen ist, und dass aus diesem Vertrage dem Bauenden ein Recht auf die Benutzung der Strasse erwächst, so kann doch dieses auf stillschweigender Vereinbarung beruhende Recht keinen weiteren Inhalt und Umfang haben, als sich aus der Natur und dem Zwecke der Strasse mit Nothwendigkeit von selbst ergibt. Nur mit dieser Beschränkung ist dem Hauseigenthümer eine Grundgerechtigkeit an der Strasse von dem vormaligen Preussischen Obertribunal sowie von dem Reichsgerichte zuerkannt worden.

Wesentlich anders liegt der vorliegende Fall. Soweit die Baustrasse das Haus des Klägers berührt, ist sie unverändert geblieben. Eine Veränderung der Strasse hat erst in einer Entfernung von 120 m von dem Grundstücke des Klägers stattgefunden, so dass dadurch die Verbindung zwischen dem Hause des letzteren und der Strasse in keiner Weise betroffen werden und ebensowenig der Befriedigung des Lichtbedürfnisses des Klägers Eintrag geschehen konnte. Für die Annahme aber, dass der Kläger eine Grundgerechtigkeit an der ganzen Baustrasse, und zwar nicht blos für sein Hausgrundstück, sondern auch für den unbebauten Grundstückstheil erworben, und dass er danach ein Privatrecht auf das unveränderte Fortbestehen der Strasse in ihrer ganzen Längenausdehnung gehabt habe, fehlt es an jedem gesetzlichen Grunde. Denn aus dem Zwecke und Wesen der Strassen in Städten und Ortschaften lässt sich unmöglich die Folgerung ableiten, es habe zwischen der Gemeinde Meiderich und dem Kläger bei der Aufforderung zum Bauen an der Baustrasse und bei der Befolgung dieser Aufforderung eine Willensübereinstimmung darüber bestanden, dass die Strasse stets ihrer ganzen Ausdehnung nach unverändert fortbestehen, und dass namentlich die Kommunikation zwischen dem südlich der Köln-Mindener Zweigbahn und dem nördlich davon belegenen Theile der Strasse in Zukunft keinerlei Unterbrechung oder Erschwerung erleiden werde. Eine derartige Garantie für die Fortdauer der zur Zeit des Bebauens bestehenden Kommunikationsverhältnisse wird eine Gemeinde bei Anwendung gewöhnlicher Vorsicht nur ganz ausnahmsweise übernehmen können, und wo solche Uebernahme nicht ausdrücklich erklärt ist, kann gewiss nicht vermuthet werden, dass der Wille der Gemeinde darauf gerichtet gewesen sei. (§§ 57, 58 des Allgemeinen Landrechts Theil I, Titel 4.) Weshalb, wenn man der Anschauung des Vorderrichters folgt, die stillschweigende Verpflichtung der Gemeinde auf diejenige Strasse, an welcher zufolge der Aufforderung gebaut ist, beschränkt bleiben sollte und nicht auch auf benachbarte, mit der neuen Strasse in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehende Strassen zu erstrecken wäre, ist nach der zutreffenden Ausführung des Revisionsklägers weder aus den Gründen der Vorentscheidung noch auch sonst zu ersehen.

Dass das Recht des Anliegers an der Strasse sich nicht weiter ausdehnen lässt, als das Kommunikationsinteresse unbedingt erfordert und dass derselbe keineswegs einen Ersatz für die Entziehung jedes thatsächlichen Vortheils beim Gebrauche der öffentlichen Strasse zu beanspruchen hat, ist bereits mehrfach vom Reichsgericht dargelegt worden, wie dasselbe auch die Frage, ob den Eigenthümern unbebauter Grundstücke ein Privatrecht auf Benutzung der öffentlichen Strasse, an der sie liegen, zuzugestehen ist, in verneinendem Sinne beantwortet hat. (Vergl. Gruchot 1889, Seite 314, 29, Seite 676, Band 31, Seite 430. Juristische Wochenschrift 1889, Seite 314, Nr. 42, Bolze, Praxis, Band Nr. 65 sowie auch für Französ. Recht: Juristische Wochenschrift 1889, Seite 217, Nr. 46.)

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 28. November 1889.)

Bücherschau.

Archiv für Eisenbahnwesen (herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten). Jahrgang 1890, Heft 1 (Januar und Februar) hat folgenden Inhalt: Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen von Launhardt, Geheimer Regierungsrath, Professor an der technischen Hochschule zu Hannover. — Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge. Von Jungnickel. — Eisenbahnhygiene in Bezug auf die Reisenden. Vortrag von Wichert. — Die unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen des Königreichs Sachsen im Jahre 1888. — Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie für das Jahr 1886 und Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1887. — Die Eisenbahnen in Spanien in den Jahren 1885 bis 1887. — Die Eisenbahnen der Kolonien Queensland und Neuseeland. — Notizen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Bücherschau.

Kartenwerke.

Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn. Verlagshandlung von Artaria & Co. in Wien, I., Kohlmarkt 9, Preis 2 *M*.

Von dieser jährlich in neuer, verbesserter und erweiterter Form erscheinenden Karte ist soeben die bis Ende Dezember 1889 revidirte Auflage für 1890 erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

Eine gute Eisenbahnkarte, welche, wie die Artaria'sche, in jedem neuen Jahre das Bahnnetz des betreffenden Landes mit den alljährlich dem öffentlichen Verkehre übergebenen und den in Bau befindlichen Linien nebst Kilometerdistanzen angibt und es dem Besitzer ermöglicht, sich über die den verschiedenen Gesellschaften angehörigen Linien und die Bezirke der Betriebsdirektionen oder über die Wahl der kürzesten Route zu orientiren, ist heutigen Tages für jedermann geradezu ein Bedürfniss. Kommen dazu noch so wichtige und einschneidende Aenderungen, wie z. B. die in beiden Reichshälften Oesterreich-Ungarns fortschreitende Verstaatlichung, im Jahre 1888 die Eröffnung des direkten Schienenstranges Wien-Konstantinopel oder, wie im vorigen Jahre, die Einführung des Zonentarifes in Ungarn, so ist der Besitz einer solchen Karte, sei es für Reisezwecke, für Komtoir, Büreau oder zur Orientirung für den Zeitungsleser, eine unbedingte Nothwendigkeit.

Da auch die für die Monarchie so wichtigen Linien der Nachbarländer, wie Italiens (bis Rom) und der nördlichen Balkanstaaten bis Konstantinopel und gegen Salonichi mit dargestellt sind, so kann dieselbe als zweckdienlichste Eisenbahnkarte nur empfohlen werden.

Kursbücher.

* **Moeller's Kursbuch 1890 Nr. 1** (Schmorl & von Seefeld Nachf. in Hannover) ist soeben in der alt gewohnten und bewährten Form erschienen und bringt, wie seit 38 Jahren, alle neuen Strecken und neuen Einrichtungen in zuverlässiger und übersichtlicher Weise.

Verschiedenes.

Der Ausbau des gewerblichen Lehrlingswesens.

Die vor kurzem in dieser Zeitung erschienene Besprechung des Garbe'schen Buches*), (welche, wie wir beiläufig erwähnen, selbstverständlich nicht von dem Verfasser herrührt, wie man irrthümlich aus der Form der Veröffentlichung hat schliessen wollen) betont u. a. die Frage der Heranziehung der Volksschulräume und Volksschullehrer zu dem Fortbildungsunterricht. Mit Bezug hierauf möchten folgende Zahlen aus der kürzlich erschienenen Statistik des gesammten Volksschulwesens Preussens (Berlin 1889, Verlag des Königlich statistischen Büreaus) über die Schulgebäude und Klassenräume interessiren, welche für die öffentliche Volksschule im Preussischen Staate zur Verfügung stehen.

Die 34 016 Schulen hatten im Jahre 1886: 66 540 Klassenzimmer, wovon 63 947 in eigenen und 2 593 in gemietheten Räumen sich befanden. Von den eigenen Klassenzimmern entfielen 21 547 auf städtische und 42 400 auf ländliche Schulen, gemiethet waren in Städten 1 540 Klassenzimmer, auf dem Lande 1 053. Für 8 557 Klassen waren keine besonderen Räume vorhanden. Ein wirklicher Mangel an Klassenräumen ist dadurch aber nicht festgestellt, da eine grosse Zahl von zweiklassigen Schulen nur einen und von dreiklassigen Schulen nur 2 Lehrer hat, also nur 1 bezw. 2 Klassenräume braucht.

Von 1874 bis 1881 wurden in Preussen 5 975 Neu- und 2 710 Erweiterungsbauten für Volksschulzwecke ausgeführt mit einem Kostenaufwande von 117 194 767 *M*. Von 1883 bis 1885 kamen 3 977 Neu- und 3 975 Erweiterungsbauten hinzu, so dass in 12 Jahren etwa 10 000 Schulhäuser neu erbaut und etwa 7 000 erweitert wurden.

In den letzten Jahren erforderten die Preussischen Volksschulbauten durchschnittlich rund 19 Millionen Mark, wovon 16,5 Millionen von den Gemeinden aufgebracht wurden.

Durch die zahlreichen Bauten sind die sächlichen Kosten des Preussischen Volksschulwesens von 24,75 % im Jahre 1861 auf 35,5 % im Jahre 1886 gestiegen, während die persönlichen Kosten dementsprechend von 75,25 auf 64,5 % der gesammten Schulkosten sich ermässigt haben. Trotz der erheblichen Mehraufwendungen für Volksschulzwecke in den letzten 10 Jahren hat die Preussische Unterrichtsverwaltung ihr Ziel noch lange nicht erreicht. Von den 4 838 247 Volksschülern sassen 1886 noch volle 46,16 % oder 2 333 373 Kinder in überfüllten Klassen.

Wenngleich hiernach die Unterrichtsverwaltung für flüssige Mittel in den Volksschulen ausreichende Verwendung auf lange Zeit hat, so steht zu erwarten, dass bei der Bedeutung des gewerblichen Lehrlingswesens eine kräftigere staatliche Unterstützung der Fortbildungsschule nicht bis zur vollständigen Befriedigung der Volksschulbedürfnisse hinausgeschoben wird. S—y.

*) Auf an uns gerichtete Anfragen bemerken wir an dieser Stelle, dass das Werk von Garbe im Verlag von Dierig und Siemens in Berlin C, Neue Promenade 1, erschienen ist. Preis 3,60 *M* (elegant gebunden 4,40 *M*). Die Red.

Aus Belgien.

Die „Reforme" berichtete vor kurzem, dass die Eisenbahnverwaltung infolge eines Ministerialbeschlusses im Hennegau einen Wagen Kohlen für die Belgische Staatsbahn beschlagnahmt und die Absicht habe, den gegenwärtigen Kohlenmangel auch fernerhin im Nothfall auf diese Weise zu decken. Mit Bezugnahme auf diese Mittheilung, welche weite Verbreitung gefunden hat, hat jetzt der Betriebsdirektor der Staatsbahn, Blanquaert, das obenerwähnte Blatt um Aufnahme einer Berichtigung ersucht, nach welcher jene Meldung auf müssiger Erfindung beruht. Zugleich wird in dem betreffenden Schreiben versichert, dass der Bedarf der Belgischen Staatsbahnen neuerdings durch Abschlüsse mit ausländischen Gruben gedeckt worden sei. In kurzem würden 36 000 t aus dem Auslande eintreffen; einzelne Sendungen seien bereits angelangt.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Regierungs- und Baurath Uthemann †. In der Nacht vom 1. zum 2 d. Mts. starb in Cassel der Betriebsdirektor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Main-Weserbahn) Regierungs- und Baurath Wilhelm Adolf Uthemann. Wir entnehmen dem „Centralblatt der Bauverwaltung" über dessen Leben und Wirken folgendes: Geboren am 8. Dezember 1827 in Sandau a. d. Elbe, Regierungsbezirk Magdeburg, widmete sich Uthemann dem Baufache und legte im Jahre 1859 die Prüfung zum Baumeister ab. Zunächst war er bei dem Bau einer schmalspurigen Nebenbahn für Lokomotivbetrieb von Hörde nach Schacht Schleswig bei Brachel thätig und verwaltete dann eine Kreiskommunal-Baumeisterstelle in Montjoie. Vom Januar 1864 bis Ende 1873 arbeitete Uthemann bei der Bergisch-Märkischen Bahn, wo er den Bau der Zweigbahn von Rittershausen nach Remscheid ausführte und sich in hervorragender Weise bei dem Bau der Eisenbahnen Düsseldorf-Neuss, München-Gladbach-Düren-Stolberg u. a. betheiligte.

Im Jahre 1873 wurde er mit der Verwaltung der Stelle des technischen Mitgliedes der Königlichen Direktion der Main-Weserbahn in Cassel betraut und im Juni 1874 zum Regierungs- und Baurath ernannt. Nach Auflösung der Königlichen Direktion der Main-Weserbahn blieb er seinem Wunsche gemäss in Cassel als Betriebsdirektor des neu errichteten Betriebsamtes, in welcher Stellung er bis zu seinem nunmehr erfolgten Tode lange Jahre hindurch höchst erfolgreich gewirkt hat.

Versetzt sind: der Regierungsbaumeister Dane zu Aachen zur Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, der Regierungsbaumeister Curth von Ruwer in das Central-Neubaubüreau der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, der Regierungsbaumeister Mühlen von St. Vith zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Aachen, der Regierungsbaumeister Stöckicht von Aachen zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Saarbrücken.

Der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Abel in Altona ist in den Ruhestand versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Vieh- etc. Tarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privateisenbahnen. In dem Vieh- etc. Tarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privateisenbahnen vom 15. Mai 1884 ist auf Seite 3 unter 2 in der 7. Zeile von oben anstatt „1. Oktober 1883" zu setzen: „1. Oktober 1889."

Elberfeld, 10/1. 90. (130)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen werden die Stationen Düttlenheim und Wanzel, welche neben dem Wagenladungsverkehr bisher nur dem Eil-Stückgutverkehr bezw. nur dem Fracht-Stückgutverkehr dienten, am 15. d. Mts. für den gesammten Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 14. Januar 1890. (131)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Die durch Nachtrag I zum diesseitigen Lokal-Gütertarif eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Holz und Steine des Spezialtarifs III werden vom 15. Januar d. J. ab durchweg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 8. Januar 1890. (132)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zur Ausstellung der in den allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, unter III B 5 erwähnten Bescheinigungen behufs Erlangung der für Zuchtvieh gewährten Taxermässigung ist bei Zuchtpferden von nun ab auch der Vorstand des Landes-Pferdezucht-Vereins für das Grossherzogthum Baden befugt.

Karlsruhe, den 6. Januar 1890. (133)
Generaldirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen des Direktionsbezirks Altona. Die an der Neubaustrecke Glöwen-Havelberg des Direktionsbezirks Altona gelegenen Stationen Nitzow und Havelberg werden mit dem Tage der Betriebseröffnung (voraussichtlich am 1. Februar 1890) in den vom 1. November 1887 ab gültigen Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Köln, den 6. Januar 1890. (134)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Im Staatsbahnverkehr Oldenburg-Breslau ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1890 ab für die Beförderung von

1. nachbenannten Düngemitteln: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Thomasschlacke und anderen mineralischen Phosphaten, roh oder gemahlen, rohen Kalisalzen, als: Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalksteinmehl, Gaskalk;
2. Erde, gewöhnlicher, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, Schlick, Schlamm aus Flüssen und Kanälen;
3. Kartoffeln, auch Pressrückständen von Kartoffeln;
4. Rüben des Spezialtarifs III, sowie Schnitzeln, auch gedörrten und getrockneten Schnitzabfällen und Köpfen davon, auch Pressrückständen der Rübenzuckererzeugung

bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 9. Januar 1890. (135)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. werden die durch Tarifnachtrag I für Frankfurt a/M.-Sachsenhausen-Hafen (linksmainisch) eingeführten Sätze wieder aufgehoben.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Frankfurt a/M.-Hafen (rechtsmainisch) werden hierdurch nicht berührt.

Frankfurt a/M., den 4. Januar 1890. (136)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal - Eisenbahn. Am 13. Januar werden verschiedene im Ruhrgebiet gelegenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie die Stationen Geseke und Höxter des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover in den Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn aufgenommen. Die zur Berechnung kommenden Frachtsätze sind bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren.

Elberfeld, 8/1. 90. (137)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. d. Mts. ab werden die im Südwestdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter in demselben Umfange, wie dies für Metalle und Metallwaaren vorgesehen ist, auch für folgende Artikel angewendet:

a) Holzwaaren aller Art, wie solche im Spezialtarif II des Theils I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif unter dieser Position genannt sind;
b) Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet;
c) Schachteln aus Holz, neu, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Strassburg, den 7. Januar 1890. (138)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Gütertarife Köln (rechtsrheinisch) etc.-Oldenburg vom 1. Juli 1887 gelangt mit dem 15. Januar d. J. der Nachtrag VI zur Ausgabe.

Ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe Entfernungen für die in den direkten Verkehr neu einbezogene Station Grüppenbühren der Oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 7. Januar 1890. (B 139)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. d. Mts. an findet für Europäisches Stammholz ein Ausnahmefrachtsatz von 0,98 *M.* pro 100 kg bei direkter Abfertigung zwischen Regensburg und Salmünster Anwendung. Im Hannover-Bayerischen Verbands - Gütertarifheft Nr. 3 ist auf Seite 128 dieser Satz nachzutragen.

Hannover, den 8. Januar 1890. (140)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab finden die im Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 für bestimmte Stückgüter (metallurgische Erzeugnisse) auch auf verschiedene Holzwaaren und andere Gegenstände von Holz Anwendung.

Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 8. Januar 1890. (141)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für den Steinkohlen- etc. Verkehr in Sendungen von mindestens 50000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach den Stationen Bardowiek, Bevensen etc. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover. Die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Radbruch des Direktionsbezirks Hannover werden vom 15. Januar d. J. ab um je 1 *M.* für 10000 kg ermässigt.

Köln, den 11. Januar 1890. (142)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. dieses Monats treten zu den Heften I und III des Tarifs für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn die Nachträge IX in Kraft, enthaltend neue sowie anderweite ermässigte Tarifkilometer im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M. Sachsenhausen, Hanau Ostbahnhof, Hanau Westbahnhof und Höchst a/M. Die betheiligten Güterabfertigungen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 9. Januar 1890. (143)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a. Main - Hannover - Köln links- und rechtsrh. sowie Wechselverkehr Frankfurt a/M.-Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. an gilt der Ausnahmetarif für verschiedene Düngemittel, Erde usw. vom 1. Januar 1890 auch für den Durchgangsverkehr auf den Bahnstrecken der Hessischen Ludwigsbahn, welche auf Preussischem Staatsgebiete belegen sind, sowie auf der Bahnstrecke Bingen-Mainz-Frankfurt a/M.

Für den Wechselverkehr Frankfurt a/M.-Hessische Ludwigsbahn tritt am gleichen Tage der Nachtrag V in Kraft, enthaltend:

1. Aenderung der speziellen Tarifvorschriften,
2. Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. Kilometerzeiger für den Verkehr mit den Stationen an der Neubaustrecke Wiesbaden-Langenschwalbach,
4. Aufnahme der Station Schernberg der Hohenebra-Ebelebener Bahn,
5. Anderweite Frachtsätze im Verkehr mit Hessischen Nebenbahnstationen und

6. Ausnahmetarif für verschiedene Düngemittel, Erde usw.

Die Güterverwaltungen ertheilen nähere Auskunft. (144)

Frankfurt a/M., den 11. Januar 1890.

Im Namen der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1890 gelangen für die Beförderung von gebrannten Steinen (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen, oder bei der Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Gr. Behnitz nach allen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, den 10. Januar 1890. (145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 15. Januar erscheint zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag IV. Derselbe ist von unserm Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 10. Januar 1890. (146)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Ungarisch - Oesterreichisch - Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Vom 1. Februar 1890 bis auf weiteres finden im Ungarisch - Oesterreichisch - Deutschen Holz- und Borkeverkehr die für Braunschweig (Dir.-Bez. Magdeburg) für sämmtliche Ausnahmetarife bestehenden direkten Frachtsätze auf Braunschweig (Hauptbahnhof) und Braunschweig (Ostbahnhof) (Dir.-Bez. Magdeburg) Anwendung.

Breslau, den 14. Januar 1890. (147)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif in Kraft, durch welchen die Station Liebenstein-Schweina in den direkten Verkehr einbezogen, die Station Wels in den Kleie-Ausnahmetarif aufgenommen und der Ausnahmetarif 1 für Güter aller Art neu herausgegeben wird. Ausserdem enthält der Nachtrag noch einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, sowie die Bestimmung, dass die Station Immelborn mit dem 1. März 1890 aus dem Woll-Ausnahmetarif ausscheidet.

Der Nachtrag kann von den Verbandsstationen bezogen werden.

Meiningen, den 9. Januar 1890. (148)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Hoerde Rh. wird mit dem 15. d. Mts. in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen bezw. Grand Central Belgeverkehr vom 1. Januar 1889 (Hefte I und III der Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Steinkohlen- etc. Tarife) mit den in diesen Tarifen für die Station Hoerde befindlichen Frachtsätzen aufgenommen.

Elberfed, 11/1. 90. (149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 10. Januar l. J. treten in Kraft:

a) Nachtrag VII zum Tarifheft Theil II Nr. 7 vom 1. März 1882,
b) Nachtrag III zum Tarifheft Theil II Nr. 10 vom 1. Mai 1884.

Die Nachträge enthalten grösstentheils ermässigte Frachtsätze für Eisenerze und werden an die Besitzer der Tarifhefte unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 9. Januar 1890. (150)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 13. Januar d. J. tritt zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. Oktober 1889 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält u. a. eine Ergänzung des Artikelverzeichnisses und der Bestimmungen der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien und bestimmte Stückgüter, die Ausdehnung des seit dem 1. Januar d. J. im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen eingeführten Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden usw. auf den Verkehr mit der Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn, den Ausnahmetarif für Basalt-Pflastersteine und Basalt-Schotter im Verkehr mit der Station Salzungen der Werra-Eisenbahn und Berichtigungen des Kilometerzeigers.

Der Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs III im Verkehr mit der Station Salzungen trans. tritt am 1. März d. J. ausser Kraft.

Soweit durch den Nachtrag II Frachterhöhungen eintreten, kommen dieselben erst vom 1. März d. J. ab zur Durchführung.

Elberfeld, 10/1. 90. (151)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

In den seit dem 1. September 1888 für den Hannover-Bayerischen Verband gültigen Ausnahmetarif 10 für Metalle (unedle) und Waaren aus unedlem Metall wird die Station Hannover Südbahnhof im Verkehr mit den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen vom 20. Januar d. J. an einbezogen. Die Güterverwaltungen der betreffenden Verbandsstationen ertheilen auf Anfrage nähere Auskunft.

Hannover, den 11. Januar 1890. (152)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 20. Januar d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Briquetts und Kokes von diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen:

a) der Ungarischen Linien der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und
b) der Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordostbahn und der Ungarischen Staatseisenbahnen

unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife neue Ausnahmetarife mit vielfach ermässigten, theilweise aber auch erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Die erhöhten Frachtsätze betreffen Stationen der Ungarischen Nordostbahn und einige Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen; dieselben treten erst mit dem 5. März 1890 in Kraft und gelten bis dahin die bisherigen bezüglichen Sätze. In den unter b) genannten Tarif sind auch eine Anzahl Stationen der Ungarischen Nordostbahn neu einbezogen worden. Druckabzüge der Tarife sind von unserm Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 13. Januar 1890. (153)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn bleiben die unter 11. Juni v. J. veröffentlichten ermässigten Frachtsätze (von Wenzeslausgrube 46,4 kr., von Rubengrube 45,3 kr., von Neurode 45 kr. und von Möhlten 44,9 kr. für 100 kg) widerruflich bis Ende Dezember 1890 in Kraft.

Berlin, den 9. Januar 1890. (154MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 13. Januar d. J. ab erfolgt die Abfertigung des Güterverkehrs von und nach dem hiesigen Stettiner Bahnhofe mit Ausnahme von Heu-, Stroh- und Kiessendungen, welche noch bis auf weiteres dem Nordbahnhofe verbleiben, wieder im vollen Umfange.

Berlin, den 10. Januar 1890. (155MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fischverkehr von Stralsund-Hafen. Am 12. d. Mts. wird die für den Fischverkehr eingerichtete Abfertigungsstelle am Hafen von Stralsund eröffnet und treten vom genannten Tage ab die auf Seite 26 unter Nr. 9 des Lokalgütertarifs für den diesseitigen Bezirk vorgesehenen bezüglichen Bestimmungen in Kraft.

Berlin, den 10. Januar 1890. (156MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Gleisdorf . . .	1,83 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Gleisdorf	1,78 „
Nach Dresden-Elbkai von Gleisdorf	2.12 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Januar 1890. (157)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit 1. Januar 1890 gehen die Stationen Crailsheim und Ulm in den ausschliesslichen Besitz der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen über.

Es sind mithin zu diesem Termine sämmtliche in den Tarifheften Theil II, Heft 1, Theil III, Heft 1 und Theil IV des oben bezeichneten Verkehres enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Crailsheim und Ulm der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen zu streichen und vorläufig unverändert in den Tarifheften Theil II, Heft 2, Theil III, Heft 2 und Theil IV bei den Stationen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen nachzutragen.

Wien, am 27. Dezember 1889. (158)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Frachtbegünstigungen für Viehfutter-Transporte nach Galizien und der Bukowina. Für Viehfutter-Transporte als: Hafer und Kleie. Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter. Futterrüben, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlämpe, Spülicht und Träbern, werden rücksichtlich der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf weiteres, längstens bis Ende Juni 1890 nachstehende Begünstigungen gewährt:

Von 1 bis 231 km der ermässigte Einheitssatz von 13 kr. pro Kilometer und verwendeten Wagen; für Strecken von 532 bis 300 km der fixe Satz von 30,10 fl. pro verwendeten Wagen; für Strecken von mehr als 300 km der ermässigte Einheitssatz von 10 kr. pro Kilometer und verwendeten Wagen.

Auf die erwähnte Begünstigung haben nur solche Futtertransporte Anspruch, welche auf Grund eines hierzu bestimmten Formulares, seitens des betreffenden Galizischen Gemeindeamtes ausgefertigten und durch die zuständige K. K. Bezirks-Hauptmannschaft bestätigten „Cumulativ-Bestellzettels" von Galizischen, beziehungsweise Bukowinaer Landwirthen zur Fütterung ihres eigenen Viehstandes bezogen werden. (159)

Wien, den 11. Januar 1890.
Die Centralverwaltung.

Triest-, resp. Fiume-Deutsche Verbände. Mit 1. März 1890 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1886 gültigen Verbands-Gütertarif, Theil I, für die obgenannten Verbände in Kraft.

Dieser Nachtrag II enthält Aenderungen zum Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen, sowie Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation.

Exemplare des Nachtrages können bei unserer kommerziellen Direktion in Wien, bei unserer Betriebsdirektion in Budapest, bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Januar 1890. (160)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für Mineralwasser treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungs- und Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Kartirungswege	Rückvergütungswege
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Komárom-Ujszöny	3,00 *M.*	2,39 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag von Komárom-Ujszöny	2,95 „	2,34 „
Nach Dresden-Elbkai von Komárom-Ujszöny	3,35 „	2,74 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Januar 1890. (161)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlag mit Ungarn. Die in den Tarifen Ungarn-Laube, bezw. Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 5 im Kartirungs- und Rückvergütungswege für Wein in Fässern finden für die Folge auch für Wein in Kisten Anwendung.

Wien, am 9. Januar 1890. (162)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Hohlglaswaaren treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	Bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Nyitra-Zsámbokrét	3,47 *M.*	2,81 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag von Nyitra-Zsámbokrét	3,42 „	2,76 „
Nach Dresden-Elbkai von Nyitra-Zsámbokrét	3,86 „	3,09 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Januar 1890. (163)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Kerkerbachbahn. Am 1. März 1890 kommt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zur Einführung, welcher neben theilweiser Abänderung der besonderen Bestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands auch neue Tarifsätze für Fahrkarten enthält, welche sich gegen die bisherigen Fahrpreise theils niedriger, theils höher stellen.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass von dem genannten Tage ab die Rückfahrkarten eine Gültigkeitsdauer von 3 Tagen erhalten.

Näheres ist auf unseren Stationen zu erfahren, auch sind daselbst die neuen Tarife zum Preise von 50 ₰ das Stück käuflich zu haben. (164)

Christianshütte, den 10. Januar 1890.
Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

5. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Lieferung bezw. Anfertigung von Uniformstücken. Die Lieferung und Anfertigung der für die Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1893 erforderlich werdenden Uniformstücke soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Anfertigung der Uniformen ist nach den Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken in 9 Loose getheilt.

Die Angebote sind abzugeben auf
a) Lieferung der Materialien,
b) Anfertigung der Uniformstücke
und mit dementsprechender Aufschrift versehen bis zum Termin am 30. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse Nr. 36 hier, verschlossen und postfrei einzusenden. Die Lieferungsbedingungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden.

Die Betheiligung von Fabrikanten und Schneidermeistern ist vorzugsweise erwünscht.

Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 13. Januar 1890. (165)
Materialienbüreau.

Verding von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen:

40 900 kg Leitungsdraht,
1 700 „ Bindedraht,
11 000 m Zimmerleitungsdraht,
5 750 Stück Isolatoren mit Stützen und ohne Stützen,
5 400 Stück Kupferpole,
8 800 „ Zinkpole,
65 000 Rollen Morsepapier,
1 000 kg Bittersalz,
11 400 „ Kupfervitriol,
166 Satz Batterie-Elementen-Gläser,

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus

Schluss der amtl. Bekanntm. S. IV.

und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 6. Februar 1890,
Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. Februar 1890.
Magdeburg, den 8. Januar 1890. (166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
520 t Schweisseisen (Handels-, Qualitäts- und Luppeneisen) und
1198 t Träger- und sonstigem Form- und Winkeleisen
für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen sind von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier zu beziehen.
Die Angebote sind ebenfalls an die Magazin-Hauptverwaltung bis
zum 25. Januar d. J.
abzugeben.
Chemnitz, am 11. Januar 1890. (167JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 Nr. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von
12 Stück Schnellzug - Lokomotiven nebst Tendern
vergeben werden.
Bedingungen und Zeichnungen können zu 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" versehen, portofrei zu dem auf den 24. Januar 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Köln, den 6. Januar 1890. (168)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Technische Staatslehranstalten zu Chemnitz.

Am 14. April 1890 beginnt ein neuer Lehrcurs der Abtheilungen der **Königlichen höheren Gewerbschule** für mechanische und chemische Technik und der **Königlichen Werkmeisterschule** (für Werkführer und Meister von Maschinenfabriken, Spinnereien u. s. w.).
Anmeldungen sind bis zum 30. März zu bewirken.
Die Bauabtheilung der höheren Gewerbschule, die Baugewerken-, Müller-, Färber- und Seifensiederschule eröffnen ihre Curse zu Michaelis. Die Direction der technischen Staatslehranstalten zu Chemnitz giebt auf Verlangen nähere Auskunft über die besonders anzugebenden Schulen. Regierungsrath Prof. Berndt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 6. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Januar 1890.

Inhalt:

Die Pariser Ausstellungsbahn von Decauville.

Einem Vortrage des H. Ch. Grille, Ingenieur der Société Decauville, in der „Société des Ingénieurs civils" zu Paris entnehmen wir die nachfolgenden Betriebsergebnisse dieser Schmalspurbahn während ihrer sechsmonatlichen Betriebszeit:

Anzahl der ausgeführten Züge	42 500
Durchlaufene Nutzkilometer	106 250
Durchlaufene Maschinenkilometer . . .	113 882
Gefahrene Personen	6 342 000
Beförderte Bruttolast	1 781 018 t
Nutzlast (ausschliesslich Maschine) . .	421 000 „
Bruttoeinnahme auf 1 km in 6 Monaten .	550 000 Frcs.
Betriebsausgaben auf 1 km in 6 Monaten	160 000 „
Koksverbrauch auf 1 Zugkm	3,7 kg
Oelverbrauch auf 1 Zugkm	270 gm

H. Grille, welcher den Betrieb der Ausstellungsbahn leitete, erwähnt ferner, dass die 6 Doppel-Compound-Tenderlokomotiven von Mallet je 16 Stunden Tagesdienst machten und dabei monatlich 3 900 km zurücklegten mit einer Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 23 km in der Stunde. Trotz diesem angestrengten Dienst mussten während der sechsmonatlichen Betriebsperiode keinerlei erhebliche Maschinenreparaturen vorgenommen werden. Der kilometrische Verbrauch von 3,7 kg Brennstoff bezieht sich auf gewöhnliche Gaskoks aus einer Gasfabrik, und betreffend den verhältnissmässig hohen Verbrauch von 270 gm Oel auf 1 km ist zu erwähnen, dass dem Maschinenpersonal keine Zeit zum sorgfältigen und sparsamen Schmieren gegeben werden konnte. Die Bedienung der Maschinen erfolgte in zwei Tagesschichten mit je 8½ Stunden Dienstzeit.

Betreffend die Zugkraftleistung der verwendeten Doppellokomotiven, welche für die Ausübung von 50 nominellen Pferdestärken berechnet waren*), ergab sich anfänglich eine ungleiche Kräftewirkung in den beiden Motorengruppen in der Weise, dass das Hochdrucksystem 36 das Niederdrucksystem aber nur 20 Pferdestärken leistete. Nach Untersuchung der bezüglichen Indikatordiagramme wurden sodann die Schieberüberdeckungen abgeändert, worauf sich eine ganz gleichmässige Arbeit beider Systeme zeigte.

Mittelst Dynamometer wurden ferner die Zugwiderstände gemessen und durch diese interessanten Versuche festgestellt, dass die Reibungswiderstände in der Geraden bei einer Geschwindigkeit von 25 km nicht über 2,5 kg auf die Bruttotonne betrugen; in einer Bahnkrümmung von 42 m Halbmesser stiegen diese Widerstände auf 3,5 kg und in einer Schleifenkrümmung von 20 m Halbmesser auf 7 kg auf die Bruttotonne.

---

*) Der Abdampf der Lokomotiven, welcher übrigens nur gering war, wurde nicht kondensirt.

Die Personenwagen der Ausstellungsbahn waren mit zwei Drehgestellen ausgeführt und durchliefen ohne Anstand Bahnkrümmungen von 20 m Halbmesser. Die Wagen mit 56 Sitzplätzen hatten eine grösste Länge von 9,25 m und eine grösste Breite von 1,8 m oder das Dreifache der Spurweite, während das Eigengewicht eines Wagens nur 3 000 kg, also 55 kg auf die Person betrug. Die Wagen wurden mit Russischem Mineralöl geschmiert.

Die Lokomotivschuppen waren ausserhalb der Ausstellung eingerichtet und bestanden in einer kleinen Werkstätte, einer Remise und einer Putzgrube, welche mit vier Schraubenwinden mit Laufgestellen zum Auswechseln der Radsätze versehen war. Die Putzgrube war besonders bequem eingerichtet, von 2,8 m Breite und 1,2 m Tiefe, so dass ein Mann darin stehend arbeiten und die Maschine in allen Theilen untersuchen konnte.

Die Sicherungseinrichtungen für den Bahnbetrieb waren in ebenso einfacher als umfassender Weise getroffen. Zunächst wurden die Einsteighallen und Niveauübergänge mit Distanzscheiben versehen, sowie mit einer selbstthätigen elektrischen Signalvorrichtung, welche durch die Einwirkung eines Rades auf ein Pedal das Läutewerk des nächsten Postens in Bewegung setzte. Die Züge durften sich in Zwischenräumen von nicht weniger als 90 Sekunden folgen, während die Fahrzeiten genau nach dem Fahrplan eingehalten werden mussten. An Wochentagen waren die Zugnummern 1 bis 252; an Sonntagen und bei besonders starkem Personenandrang wurden zwischen Mittag und Abends 7 Uhr 42 Ergänzungszüge eingeschaltet, also 294 Züge ausgeführt. Zur Vervollständigung der Betriebseinrichtungen bestand ein Telephonnetz mit Apparaten nach System B e r n h e i m.

Das Dienstpersonal war durchschnittlich 265 Beamte stark und musste gegenüber dem anfänglichen Bestande verdoppelt werden, da einerseits eine tägliche Dienstzeit von 17 Stunden nicht verlangt werden durfte und anderseits die Bahnbewachung allein 120 Mann beanspruchte. Das aus den verschiedensten Elementen zusammengesetzte Personal hat sich rasch mit den Dienstobliegenheiten vertraut gemacht und sich durch Höflichkeit, Pünktlichkeit und eine vorzügliche Mannszucht ausgezeichnet — nach H. G r i l l e äusserte sich der Diensteifer des gesammten Personals in einer wahren Begeisterung für das grosse Ausstellungswerk, zu dessen Erfolg die Bahn nicht wenig beitrug.

Zur anstandslosen Durchführung des gewaltigen Verkehrs der Ausstellungsbahn mussten übrigens in Anbetracht der verfügbaren, sehr beschränkten Räumlichkeiten ganz eigenthümliche Anordnungen getroffen werden. So hatten die Passagiere eigentliche „Queues" wie vor den Theatern zu bilden, während das Betreten der Bahnanlage selbst gänzlich unmöglich gemacht war. Je 400 Personen, welche die grösste Belastung eines Zuges bildeten, wurden in die an den End-Haltestellen angebrachten Schranken eingelassen, während die mit dem entgegenkommenden Zuge anlangenden Passagiere auf der anderen Seite ausstiegen, so dass die Räumung und Wiederfüllung eines Zuges mit 400 Personen innerhalb 3 Minuten ausgeführt werden konnte. Einschliesslich 1 Minute für Ankunft und Abfahrt der Züge konnte somit alle 4 Minuten ein Zug abgelassen werden. Mit Rücksicht auf die Geleisanlagen auf den Haltestellen und die vorgesehenen Sicherungseinrichtungen hätte aber ohne jewede Gefahr die vierfache Anzahl Züge abgefertigt werden können.

Eine ausführliche Beschreibung der Ausstellungsbahn ist bereits in diesen Blättern von A l f r e d B i r k in dessen ausgezeichneten Berichten über „D a s E i s e n b a h n w e s e n a u f d e r W e l t a u s s t e l l u n g i n P a r i s" gegeben worden, und die vorstehenden Betriebsergebnisse dieser höchst interessanten Schmalspurbahn mögen deshalb im wesentlichen als eine Ergänzung der in Nr. 72 S. 723 vor. Jahrg. d. Ztg. enthaltenen bezüglichen Angaben dienen. Dabei soll daran erinnert werden, dass die Bahn von der Invalidenesplanade bis zu ihrem Auslauf an der Maschinenhalle eine Länge von 3 km Doppelgeleise hatte. Die Spurweite betrug 60 cm zwischen den Schienenköpfen gemessen. Die Schienen hatten ein Gewicht von 9,5 kg auf das Meter und waren, bei 60 mm Höhe, am Kopf 30 mm, am Steg 7,5 mm und am Fuss 65 mm breit. Nach dem System D e c a u v i l l e sind die Schienen mit den eisernen Querschwellen fest vernietet und darin besteht grundsätzlich der wesentlichste Vortheil dieses Systems gegenüber anderen ähnlichen Ausführungen. Die Festigkeit der in dieser Weise vernieteten Geleisstücke ist selbstverständlich eine grössere als bei der losen Befestigung, und in der That soll während der ganzen Betriebszeit der Ausstellungsbahn keine einzige Niete locker geworden sein. Die Geleise waren nach dem Muster der Französischen Militärbahnen in Längen von je 5 m auf 8 Querschwellen nach dem System des Artilleriehauptmanns P e c h o t vernietet und die einzelnen Geleisstücke verlascht. Die trogförmigen, stählernen Querschwellen von Pechot, welche an den Enden ebenfalls abgebogen sind, haben 140 mm Breite, 30 mm Tiefe, und ragen nach jeder Seite 200 mm über den Schienenfuss hinaus.

Das Längenprofil der Ausstellungsbahn enthielt grösste Steigungen von 25 ‰ und 28 ‰, während die kleinsten Krümmungshalbmesser in freier Bahn 30 m und 42 m und auf den Kreuzungen und Haltestellen 20 m betrugen. In einem Falle traf eine Schleifenkrümmung von 30 m Halbmesser mit einer Steigung von 28 mm zusammen. Das Ladeprofil für die freie Bahn war sehr beschränkt und maass 5,2 m in der Breite und 2,96 m in der Höhe; das Maass von 5,2 m war durch den Abstand der Bäume auf dem Quai d'Orsay gegeben und derart knapp bemessen, dass die Führerstände der Lokomotiven noch verschmälert werden mussten. Die Wegübergänge wurden anfänglich durch Schutzgatter abgesperrt, deren Bedienung aber zu viel Zeit beanspruchte, und in der Folge wurde während der Durchfahrt eines Zuges einfach ein schlaffes Seil gezogen. Im ganzen waren 5 Haltestellen eingerichtet, wovon eine zur Wasserspeisung der Lokomotiven diente.

Dass der ganze Bahnbetrieb ohne irgend einen Unfall vor sich ging, wird hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben, dass seitens der Behörden keinerlei einschränkende und büreaukratische Maassnahmen getroffen wurden. An diese auf Eisenbahnen sonst seltene Freiheit hatte sich das grosse Publikum gar bald gewöhnt, der Betrieb wurde gerade dadurch ungemein erleichtert und die Beamten hatten keine einzige Beschwerde zu führen oder einzutragen.

Nachdem der Betrieb der 3 km langen Ausstellungsbahn in 6 Monaten rund 1 650 000 Frcs. einbrachte, berechnet sich der jährliche Bruttoertrag auf 1 100 000 Frcs. für das Bahnkilometer. Diesem ausserordentlichen Erträgniss müssen anderseits die verhältnissmässig hohen Einrichtungs- und Amortisationskosten gegenüber gestellt werden, worüber sich indessen der Bericht des H. G r i l l e nicht weiter verbreitet. Wenn aber die ganze Bahn als Ausstellungsobjekt betrachtet und angenommen wird, dass das gesammte feste und rollende Material wieder anderswo zur Verwendung gelangen kann, so wird der reine Unternehmergewinn wohl nahezu e i n e M i l l i o n F r a n c s betragen haben. Einen ungleich grösseren unmittelbaren Gewinn hat die Unternehmung aber dadurch erzielt, dass die grossen ökonomischen Vortheile dieses Bahnsystems und dessen Leistungsfähigkeit einem grossen Publikum in überzeugendster Weise vor Augen geführt wurden, und dieser glückliche Umstand ist zweifellos auf die kürzlich erfolgte Umwandlung der „Société Decauville" in eine Aktiengesellschaft mit 20 Millionen Francs Kapital von günstigem Einfluss gewesen.

H. G r i l l e beschliesst seinen Vortrag mit folgenden sehr bemerkenswerthen Worten: „Wir werden uns glücklich schätzen, wenn wir den Nachweis geliefert haben, dass nunmehr auch die kleinsten Ortschaften die Wohlthaten der Eisenbahn geniessen können, denn die Geschmeidigkeit (souplesse) der Decauvillebahnen ist eine solche, dass deren Einrichtung fast überall ohne Kunstbauten und Erdbewegung erfolgen kann. Was wir

angestrebt haben, ist die Verallgemeinung (Vulgarisation) der Eisenbahn, welche allen zugänglich sein soll, wenn das Werkzeug der Arbeit angepasst wird. Damit dieses Element einer billigen Erzeugung überall eingeführt werden kann, muss aber nicht nur sparsam gebaut, sondern auch geschäftsmässig betrieben werden und nach diesem Ziele gehen alle unsere Anstrengungen."

Es ist klar, dass der ausserordentliche Erfolg dieser Ausstellungsbahn, wie er nun in den Betriebsergebnissen ziffermässig vor uns liegt, auf andere Verhältnisse auch nicht entfernt übertragbar ist, denn dieser Erfolg hängt eben unzertrennlich mit demjenigen der Ausstellung selbst zusammen. Was aber zur klassischen Geschichte des Eisenbahnwesens gehört und für den Lokaleisenbahner von spezifischem Interesse ist, das ist die Thatsache, dass auf einer Bahn mit nur 60 cm Spurweite und mit ganz bescheidenen Mitteln zum ersten Male eine Leistung erzielt worden ist, die man sonst nur auf Vollbahnen ersten Ranges zu sehen gewohnt ist.

München, im Januar 1890. A. Brunner.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Systemisirung der Stellen bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Den Blättern ging ein Kommunique zu, welches wir nachstehend auszugsweise mittheilen:

Bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bestand früher keine dem Staatsdienste analoge Aufstellung des Personalstandes, wonach in jeder Kategorie und Klasse der Bediensteten nach Maassgabe und Erforderniss des Dienstes eine gewisse Anzahl von Stellen festgesetzt ist. Erst von dem dermaligen Herrn Handelsminister ging die Anregung aus, den Personalstand der Staatsbahnen auf Grund einer genauen Erhebung des dienstlichen Bedürfnisses zu systemisiren, und wurden die diesbezüglichen Verfügungen in den Jahren 1887 und 1888 für ein Netz von 5 542 km veröffentlicht. Seitdem hat das Staatsbahnnetz einen weiteren Zuwachs von etwa 1 400 km erhalten, und es trat daher die Nothwendigkeit einer dieser Ausdehnung entsprechenden Erweiterung, bezw. Neuaufstellung ein, welche sich innerhalb eines solchen Rahmens bewegen musste, dass es möglich war, die neu übernommenen Bediensteten unter Wahrung ihrer Rechte und ohne materielle Schädigung dem Personalstande der Oesterreichischen Staatsbahnen einzufügen. Die diesbezüglichen Verhandlungen wurden vom Handelsminister unter wohlwollender Intervention des Finanzministeriums in einer die Interessen des Personals allseitig berücksichtigenden Weise so gefördert, dass die Systemisirung schon mit 1. Januar 1890 in Kraft treten konnte. Durch eine höhere Normirung in den besser dotirten Dienstklassen haben sich nicht allein die Aussichten der Beamten, deren Zahl mit 3 717 normirt ist, wesentlich gebessert, sondern es wurde auch ermöglicht, die neu übernommenen Beamten in einer ihre berechtigten Interessen wahrenden Weise einzutheilen. Die Beamtenschaft hat durch eine Deputation unter Führung des Präsidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen, Freiherrn von Czedik, dem Handelsminister die Gefühle des wärmsten Dankes für seine wohlwollende Gesinnung unterbreitet. Der Handelsminister gab seiner Befriedigung Ausdruck, dass es ihm möglich gewesen sei, durch die neue Systemisirung die Standesverhältnisse der Staatseisenbahn-Bediensteten in einer dieselben verbessernden Weise neu zu regeln und erklärte, dass die Staatseisenbahn-Bediensteten an ihm stets einen warmen Vertreter ihrer berechtigten Interessen finden werden.

Die Krankenkassen der Oesterreichischen Privateisenbahnen.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat als Aufsichtsbehörde der bei den Oesterreichischen Privateisenbahnen aktivirten neuen Krankenkassen Erhebungen pflegen lassen über die Art und Weise der Durchführung dieser Institution, deren Organisation und Geschäftsführung. Es waren differirende Auffassungen einzelner Bestimmungen, welche eine Richtigstellung erforderten. So hatte sich die Anschauung geltend gemacht, dass die erwerbslos gewordenen Arbeiter einen Anspruch auf die zwanzigwöchentliche Krankenunterstützung nicht hätten. Weiter glaubten einige kleinere Bahnen, die Aufnahme von nur zeitweise, d. h. auf wenige Tage beschäftigten Arbeitern nicht gewähren zu sollen. Ganz ausserordentlich ist die Zunahme der Arbeit namentlich für die Dienstvorstände der Eisenbahnverwaltungen durch die Einführung des neuen Krankenkassen-Gesetzes, und waren einzelne Bahnen, wie die Nord-, Nordwest- und Staatseisenbahn-Gesellschaft genöthigt, eigene Büreaus für die Führung der Krankenkassen-Geschäfte einzurichten. Die Bestimmung, wonach Krankengelder erst nach dreitägiger Karenz zur Bezahlung gelangen, wird de facto dadurch ausser Wirksamkeit gesetzt, dass überhaupt keine Krankenerscheinungen zu Tage treten, die kürzer als drei Tage dauern. Um die dadurch unvermeidlich erscheinenden Ueberzahlungen der Krankenkassen hintanzuhalten, bedarf es einer Kontrole sowohl der Aerzte als der Krankenkassen-Ausschüsse. Es konnte festgestellt werden, dass die Krankenkassen der Oesterreichischen Privateisenbahnen vollkommen zahlungsfähig sind und zwar ohne Inanspruchnahme irgend welcher anderer Fonds, als jener aus den laufenden Einnahmen. Die Uebergangsbestimmungen bezüglich der früher bestandenen Krankenkassen wurden in der Weise geregelt, dass die alten Kassen ganz separat verwaltet werden und in gar keiner Verbindung mit den neuen Kassen stehen. Was die gesetzliche Regelung des Reservefonds anbelangt, so kann erst mit Schluss dieses Jahres an die Gründung eines solchen geschritten werden.

Ungarische Staatsbahnen: Ergebniss des Zonentarifs.

Nach Mittheilung der Generaldirektion der Ungarischen Staatsbahnen hat die Zahl der verkauften Fahrkarten betragen

im Monate	im Jahre 1888	im Jahre 1889	Differenz
August	434 000	1 112 000	+ 678 000
September	427 000	1 146 000	+ 719 000
Oktober	413 000	1 065 000	+ 652 000
November	342 000	971 000	+ 629 000
in Summa	1 616 000	4 294 000	+ 2 678 000

Die Zahl der aufgegebenen Gepäckstücke betrug in den genannten 4 Monaten 1888: 180 067, in 1889 (ohne Gepäckfreiheit): 240 000 (bei 25 kg Freigewicht).

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen in den genannten 4 Monaten in 1888: 3 188 641 fl., in 1889: 3 784 478 fl., somit + 595 837 fl., und da in denselben Monaten aus dem Gepäckverkehr 85 145 fl. mehr eingenommen wurden, insgesammt + 680 982 fl.

Beibringung von Viehpässen bei Transporten lebender Thiere.

Infolge einer diesfälligen Anfrage hat das K. K. Handelsministerium entschieden, dass gemäss dem Gesetze vom 29. Februar 1880, betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten für andere Hausthiere als Wiederkäuer Viehpässe für den Transport auf Eisenbahnen in dem Falle beigebracht werden müssen, wenn dies seitens der Verwaltungsbehörden angeordnet worden ist, dann ausnahmslos für Pferde, welche zu Thierschauen gebracht werden. Insbesondere für Schweine gelten rücksichtlich der Provenienzen aus Galizien und Ungarn, die aus Anlass der dort herrschenden Maul- und Klauenseuche über die Beibringung von Viehpässen erlassenen Anordnungen.

Reklamationen wegen Eisenbahnfracht-Ueberzahlungen.

Das Handelsministerium hat der Wiener Handels- und Gewerbekammer mitgetheilt, dass die diesbezüglich eingeleiteten Berathungen der gemeinsamen Eisenbahndirektoren-Konferenz zur Aufstellung einer Reihe von Grundsätzen geführt haben, deren Beachtung seitens der Parteien die rasche Erledigung der Reklamationen wesentlich zu fördern geeignet wäre. Vor allem sollen die Parteien bei Ausfertigung der Frachtbriefe auf die Einsetzung der genauen tarifmässigen Bezeichnung der Waaren Bedacht nehmen, die Reklamationen möglichst bald nach Entstehung des Anspruches geltend machen und die Frachtdokumente in kleinen Partien, nicht aber zu Hunderten gesammelt, vorlegen. Frachtbriefe mit Auf- und Abgabestation einer Verwaltung mögen abgesondert von solchen, die den Transport von zwei oder mehreren Verwaltungen nachweisen, in Vorlage gebracht werden. Reklamationen sollen prinzipiell nur bei der Bahn, welche als Abgabebahn fungirte, eingebracht werden; bei Einreichung von Reklamationen seitens an sich nicht reklamationsberechtigter Personen sollen gleichzeitig die zur Reklamation legitimirenden Dokumente (Cession u. dgl.) beschlossen werden.

Reexpeditionsbegünstigungen für öffentliche Lagerhäuser.

Die letzte gemeinschaftliche Konferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirektoren beschäftigte sich u. a. mit der Resolution des Oesterreichischen Abgeordneten-

hauses, betreffend generelle Begünstigungen für die Reexpedition in öffentlichen Lagerhäusern. Nach dem bezüglichen Erlasse des Handelsministeriums soll jenen Lagerhäusern, welchen die Eigenschaft von öffentlichen Lagerhäusern zukommt, die Reexpeditionsfrist mit 12 Monaten allgemein gewährt und dem Wunsche, dass die Liquidirung der aus den Reexpeditionsbegünstigungen sich ergebenden Frachtdifferenzen sofort bei der Auslagerung der Güter stattfinde, möglichst Rechnung getragen werden. Die Konferenz erklärte sich mit dem Antrage des Tarifkomitees einverstanden: den öffentlichen Lagerhäusern die vom Handelsministerium angeregten Begünstigungen für die Inlandverkehre (Lokal- und Verbandverkehre) prinzipiell zuzugestehen, über den Umfang und die Modalitäten der Reexpedition müssten jedoch mit jedem Lagerhause in Anbetracht der hier so verschiedenartig maassgebenden Verhältnisse besondere Vereinbarungen getroffen werden. Im Verkehre mit dem Auslande seien die Reexpeditionsbedingungen von der Zustimmung auch der betheiligten ausländischen Bahnen abhängig und werde es Sache der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sein, auf die Bewilligung der in Rede stehenden Reexpeditionsbedingungen hinzuwirken.

Russisch-Oesterreichische Eisenbahnkonkurrenz.

Ein Odessaer Blatt meldet, dass der Russische Finanzminister die Route Radziwilow - Odessa für den Verkehr von Mehl aus Oesterreich nach England eröffnet hat. Es ist bemerkenswerth, welche Tarifzugeständnisse die Russische Verkehrspolitik macht, um in Wettbewerb mit den Oesterreichischen Eisenbahnen zu treten.

Obst- und Wildbaum - Kulturen längs der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Das „Verordnungsbl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 145 v. J. bringt eine sehr detaillirte Darstellung über den Stand dieser Kulturen zu Ende des Jahres 1888 im Vergleiche zum Vorjahre. An interessanteren Daten ist daraus zu entnehmen, dass die Gesammtzahl der gepflanzten Obstbäume 335 831 Stück gegen 334 263 Stück im Vorjahre betrug, damit eine Vermehrung um 1 568 Stück = 0,5 % eingetreten ist. Im Durchschnitte ergeben sich 22 gegen 24 Obstbäume für das Kilometer im Vorjahre, welche Verminderung aus den neu hinzugekommenen Bahnen herrührt, welche noch keine Anpflanzungen besitzen. Einen Ertrag, und zwar von ihren Maulbeerpflanzungen hatte die Südbahn mit 1 550 fl. um 50,6 % mehr als im Vorjahre; sonst hatte nur die Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft einen kleinen Ertrag von 4.50 fl. durch Verpachtung von Zwetschenbäumen erzielt. — Mit 216 Stück Wildsträuchern war durchschnittlich jedes Bahnkilometer bepflanzt. Bei der Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind die Schneedämme mit Fichtenzäunen bepflanzt, wodurch ihre Wirkung bedeutend vergrössert wird. Die Böhmische Westbahn hat ihre Einschnittsböschungen zum gleichen Zwecke mit Akazien bepflanzt.

Angebliche Sperrmaassregel gegen den Export Böhmischer Kohle.

In Prag cirkulirt das Gerücht, es werde noch im Laufe des Monats von der Regierung eine Sperrmaassregel gegen die stetig zunehmende Ausfuhr Böhmischer Kohle nach Deutschland verfügt werden. Das Hauptmotiv zu dem angeblich bevorstehenden Erlass soll die Befürchtung sein, dass bei solch einem kolossalen Export die Industrie Böhmens stark geschädigt werden könnte, der Nutzen aus demselben hingegen nur den meist im Auslande lebenden Eisenbahnaktionären zu gute komme. Diese Meldung, bemerkt das offizielle „Fr. Bl.", bedarf jedenfalls einer weiteren Bestätigung, denn eine derartige Maassnahme wäre von so grosser Tragweite, dass erst sehr bestimmte und verlässliche Nachrichten abgewartet werden müssen, ehe an die Anordnung derselben geglaubt werden darf.

Mineralkohlenverkehr in Oesterreich-Ungarn.

Welch kolossalen Aufschwung der Mineralkohlenverkehr in den letzten Jahrzehnten genommen hat, wird durch die nachstehenden Ziffern deutlich illustrirt. Im Jahre 1831 wurden 142 587 Metercentner ein- und 22 196 Metercenter ausgeführt. 20 Jahre später (1851) betrug die Einfuhr erst 1 023 000 Metercentner und die Ausfuhr 855 200 Metercentner. Weitere 20 Jahre später (1871) war die Einfuhr bereits auf 15,8 und die Ausfuhr auf 17,5 Millionen Metercentner angewachsen und am Schlusse des Jahres 1888 betrug die Einfuhr schon 31,6 Millionen und die Ausfuhr 61,2 Millionen Metercentner. Vergleicht man die Verkehrsziffern der letzten 10 Jahre, d. i. von 1879—1888, so sieht man, dass die Einfuhr an Steinkohle von 22,7 auf 27,1 Millionen Metercentner, um 19,4 %, die Ausfuhr an Steinkohle von 5,8 auf 6,7 Millionen Metercentner, um 14,7 %, die Einfuhr der Braunkohle von 0,2 auf 0,5 Millionen Metercentner, um 157,3 % und die Ausfuhr der Braunkohle von 30,6 auf 40,5 Millionen Metercentner oder um 32 % gestiegen ist.

Oesterreichischer Eisenbahn-Unterstützungsfonds.

Die Zinsen dieses Fonds werden alljährlich, dem Stiftungsbriefe gemäss, an hilfsbedürftige, dienstuntauglich gewordene Bedienstete Oesterreichischer Eisenbahnen, sowie deren Wittwen und Waisen, welche keine Pension oder Provision geniessen, zum Schlusse des Jahres vertheilt. Die Jahreszinsen betrugen diesmal 6 675 fl. und wurden an 365 Gesuchsteller vertheilt. Zum Besten dieses Fonds findet der Eisenbahnball statt.

Unrichtige Tarifanwendung (Rechtsfall).

In der Station Eger wurde eine von Russland mit der Sächsischen Staatsbahn anlangende Flachssendung vom Empfänger ohne Umladung nach der Station Lambach aufgegeben und frankirt. Dieselbe wurde vom Stationsbeamten nach derjenigen billigeren Klasse des Frachtgütertarifs berechnet, welche zur Voraussetzung hatte, dass mindestens 10 000 kg pro Wagen verladen waren, was bei dieser Sendung nicht der Fall war. Die von den Oesterreichischen Staatsbahnen geforderte Nachzahlung wurde von der gedachten Partei mit Berufung auf die Bestimmung des A. B. G.-B. verweigert, wonach auch bei einem unterlaufenen Irrthum der geschlossene Vertrag aufrecht besteht. Die Bahnverwaltung berief sich dagegen auf § 53 des B.-R., wonach unrichtige Anwendungen des Tarifes sowie Fehler bei der Gebührenberechnung weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen sollen. Beide Instanzen (O.-L.-G. Prag) verurtheilten auf Grund dieser letzteren Bestimmung, als die des späteren und des Spezialgesetzes, den Aufgeber zur Nachzahlung mit der weiteren Begründung, dass die von demselben berufene Bestimmung des Artikels 412 H.-G. nur den Verlust des gesetzlichen Pfandrechtes des Frachtführers betrifft und solche Nachzahlungsansprüche nicht alterirt. (Röll'sche Sammlung Nr. 41.)

Beförderung von Wein in aus Stoff angefertigten Behältern.

In Ungarn wird die Einführung einer in Italien mit Erfolg erprobten Methode der Verfrachtung von Weinen geplant. An Stelle der den Wagenraum nicht genügend ausnutzenden und an und für sich schweren Fässer, sowie auch der mit manchen Unzukömmlichkeiten verbundenen Cisternenwagen, sollen nämlich „Stoffreservoirs", das sind aus undurchlässigem starken Stoffe angefertigte, kubikförmige Behälter, in Anwendung gebracht werden. Dieselben besitzen, in gewöhnlichen Kastenwagen eingehängt, den Vortheil, dass bei einem Gewichte von nur 100 kg für den Behälter die volle Tragkraft eines Kastenwagens ausgenutzt werden kann. Da ferner die geleerten Behälter ein eben nur geringes Eigengewicht besitzen und wenig Raum einnehmen, da selbe flach zusammen gelegt werden, so wird gegenüber der Rückversendung der leeren Fässer eine Transportersparniss von etwa 70 % erzielt, nachdem der mit Wein beladen gewesene Wagen nunmehr auf seiner Rückfahrt gleichzeitig auch noch in anderer Weise ausgenutzt werden kann als lediglich nur mit der Beladung von leeren Fässern als ausschliessliche Retourfracht.

Begründet der Besitz des Frachtaufnahmescheines einen Rechtsanspruch auf den Bezug der Fracht? (Schiedsspruch.)

Diese Frage kam vor dem Eisenbahn-Schiedsgerichte zur Verhandlung, welcher folgender Sachverhalt zu Grunde liegt: Ein Holzhändler hatte eine Sendung Kantholz an die Adresse F. Pilzer in Görlitz, Bahn restante, aufgegeben. Den Aufnahmeschein (Aufgaberezepisse) sendete derselbe an F. Pilzer per Post mit dem Auftrage, den Schein nur gegen Vorherbezahlung des Werthes der Holzsendung auszufolgen. Pilzer honorirte jedoch den Postauftrag nicht und erhielt auch nicht den Aufnahmeschein. Trotzdem wurde ihm, als dem auf dem Frachtbriefe namhaft gemachten Adressaten, die Sendung ausgefolgt, und nachdem Pilzer auch nachträglich für das Holz keine Zahlung leistete, so machte der Aufgeber für die Ausfolgung der Waare die Bahnverwaltung verantwortlich und klagte gegen dieselbe auf Ersatz des erlittenen Schadens. Das Schiedsgericht wies die Klage mit folgender Begründung zurück: die Bahn habe durch Ausfolgung der Waare an den im Frachtbriefe namhaft gemachten Adressaten den Frachtvertrag vollkommen erfüllt. Für den Inhalt des Frachtvertrages ist nur der Frachtbrief maassgebend. Der Aufnahmeschein ist im Sinne des Betriebsreglements für die Bahn nur von untergeordneter Bedeutung, und sie war, nachdem ihr der Adressat bekannt gewesen, nicht verpflichtet, die Rückstellung des Aufnahmescheines zu verlangen. Wenn der Kläger sich den Eingang des Waarenwerthes hat sichern wollen, so hätte er im Frachtbriefe eine Nachnahme vorschreiben sollen; die Bahnanstalt hat sich um den Eingang des Fakturenwerthes nicht zu kümmern.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen: Beförderung von Eilgütern im Abonnement.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat die Verfügung getroffen, dass vom 1. Februar d. J. auf

sämmtlichen im Staatsbetriebe stehenden Bahnen im Lokalverkehr gewisse Eilgüter, wie Butter, Eier, Gemüse, Milch, Fleisch und dergleichen nach Wunsch der Parteien im Abonnement abgefertigt werden können. Dieses ist 8 Tage vor dem Termine, an welchem es beginnen soll, schriftlich anzumelden. Abonnements werden jedoch nur angenommen, wenn die zu versendende Menge in einem Monat mindestens 500 kg beträgt. Zur Sicherstellung der Fracht ist ein die wahrscheinlichen Transportgebühren deckendes Baardepot gegen Erlagschein zu leisten. Für jedes Abonnement wird in der Abgabestation eine Rechnung geführt und hat die Begleichung dieser längstens innerhalb dreier Tage nach dem Ablauf jeden Monats zu erfolgen. In das Abonnement wird auch die Rücksendung der leeren Emballagen einbezogen. Die näheren Bedingungen dieser neuen Beförderungsart sind folgende:

1. Der Abonnent hat beim Beginne des Abonnements eine Blechmarke, in welcher die Aufgabe- und Bestimmungsstation, die Namen des Versenders und Empfängers mit 2 cm grossen Buchstaben eingepresst sind, an jedem Kollo dauerhaft zu befestigen.

2. Die Gefässe bei Milchsendungen müssen tarirt und geaicht sein. Das Eigengewicht sowie die Literanzahl müssen auf einer angelötheten Marke ersichtlich sein.

3. Dem Abonnenten werden bei Anmeldung des Abonnements, bezw. beim Erlage des Depots, die an Stelle der Frachtbriefe tretenden „Transportscheine" gegen Zahlung der Kosten übergeben. Jeder Transportschein besteht aus zwei Abschnitten, wovon der Abschnitt A zum Transporte der vollen Gefässe, der Abschnitt B beim Rücktransporte der leeren Emballagen verwendet wird. Bei der Aufgabe der vollen Gefässe sind beide Abschnitte dem Uebernahmebeamten einzuhändigen, und ist der Abschnitt A jedenfalls, der Abschnitt B aber nur dann mit einem 1- oder 5-Kreuzerstempel zu versehen, wenn derselbe zur Rücksendung der leeren Emballagen verwendet werden soll. Der Abschnitt A ist vom Versender dem Formular entsprechend in allen Rubriken genau auszufüllen. Der Abschnitt B ist, wenn derselbe zum Rücktransporte leerer Emballagen nicht benutzt wird, unausgefüllt zu lassen und wird in der Aufgabestation eingezogen. Soll derselbe jedoch zum Rücktransporte verwendet werden, so hat der Aufgeber die Adresse auf demselben auszufüllen, die übrigen Kolonnen aber frei zu lassen, da dieselben erst beim Rücktransporte durch den Aufgeber der leeren Emballagen auszufüllen sind. Bei der Aufgabe von Sendungen im Abonnement sind auf Verlangen der Bahnorgane die Erlagscheine vorzuweisen.

4. Bei unrichtigen Angaben in den Transportscheinen hinsichtlich des Gewichtes oder des Inhaltes wird die im Betriebsreglement und in den Tarifen publizirte Konventionalstrafe eingehoben.

5. Jedes Abonnement kann nur nach einer Station und nur für einen Empfänger benutzt werden; es steht jedoch den Versendern frei, mehrere Abonnements zu nehmen.

6. Der Rücktransport der leeren Emballagen findet auf Grund der Blechmarken und des Abschnitt B des Transportscheines statt. Die Gebührenberechnung füs die rückzusendenden Emballagen findet beim Rücklangen derselben in der Abonnementsstation statt. (Konform Punkt 3.)

7. Die Ein- und Ausladung der Kolli wird die Bahnanstalt besorgen; die Versender und Empfänger sind jedoch, wenn es von der Bahnanstalt gefordert wird, verpflichtet, mitzuwirken.

8. Für jedes Abonnement wird in der Aufgabestation eine Rechnung geführt, in welche das Gewicht der aufgelieferten Sendungen und das Gewicht der rückgelangten Emballagen täglich eingetragen wird. Die einzelnen Gewichtsposten werden stets, und zwar bei den ermässigten und besonders ermässigten Eilgütern von 5 zu 5 kg, bei leeren Säcken und leeren Milchgeschirren von 10 zu 10 kg aufgerundet. Am Schlusse jeden Monats wird für das ermittelte Gesammtgewicht die Fracht nach den bestehenden Tarifen berechnet und die Rezepisse-Stempelgebühr nach der Anzahl der erfolgten Tour- und Retourexpeditionen beigesetzt. Die Partei kann in ihre Rechnungen Einsicht nehmen. Rezepisse werden nicht ausgefolgt, dagegen kann der Partei auf einem von ihr beizubringenden Duplikat-Transportscheine, welcher mit der entsprechenden Stempelmarke versehen sein muss, der Empfang bestätigt werden.

9. Die Ausfolgung der saldirten Rechnung an den Abonnenten erfolgt am Monatsschlusse nach Begleich der aufgelaufenen Frachtspesen. Die Begleichung muss längstens innerhalb dreier Tage nach Ablauf des Monats stattfinden.

10. Sollten die Frachtgebühren im Laufe des Monats die Höhe des Depots erreichen, so wird die Abrechnung schon früher gepflogen.

11. Die im Abonnement abgefertigten Sendungen dürfen mit Nachnahme im vorhinein oder nach Eingang nicht belastet und weder bezüglich des Werthes noch der Lieferzeit versichert werden. Eine Avisirung der Güter findet nicht statt, und müssen dieselben durch die Empfänger in der Bestimmungsstation abgeholt werden.

12. Betreffs der Haftung gelten die Bestimmungen des § 64 des Betriebsreglements, mit dem Bemerken, dass nur solche Reklamationen berücksichtigt werden können, welche die genauen Daten jenes Transportscheines enthalten, auf den sich die Reklamation bezieht.

13. Bei Anmeldung des Abonnements hat der Abonnent die vorstehenden Bedingungen als für ihn verbindlich durch seine Unterschrift anzuerkennen. Das Abonnement kann von beiden kontrahirenden Theilen und jederzeit aufgehoben werden. Bei Kündigung des Abonnements ist der „Erlagschein" an die Station zurückzustellen, worauf — gegen die Empfangsbestätigung der Partei auf diesem Scheine — das Baardepot dem Erleger ausgefolgt wird.

Lend-Wildbad-Gastein-Böckstein.

Die Kommanditgesellschaft Sönderop & Co. in Berlin hat dem Oesterreichischen Handelsministerium ein generelles Projekt für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Lend-Gastein über Hof-Gastein und Wildbad-Gastein nach Böckstein vorgelegt und gleichzeitig um die Anordnung der Trassenrevision angesucht. Die etwa 27 km lange Lokalbahn soll mit einer Spurweite von 0,76 m ausgeführt und streckenweise die Abt'sche Zahnstange verwendet werden. Die Trassenrevision, sowie die weiteren im Gegenstande noch zu pflegenden Studien werden ergeben, ob für die projektirte Lokalbahn seinerzeit der Dampfbetrieb oder elektrische Betrieb Anwendung finden soll. Die Bahntrasse soll hinter dem Aufnahmegebäude der Station Lend-Gastein der Staatsbahnen beginnen und nach Ueberbrückung der Salzach und nach Unterfahrung der Reichsstrasse den sogenannten Schmelzberg ersteigen, um sodann theils über der Klamm, theils neben der Reichsstrasse, bald am linken und bald am rechten Achenufer über Krallachmühle, Klammstein und Unterberg nach Dorf Gastein zu führen. Von Dorf Gastein soll die Bahn am rechten Achenufer über Luggau, Laderding und Hof-Gastein bis Gadaunern geführt werden, daselbst die Ache übersetzen und sodann am linken Ufer über Wildbad-Gastein nach Böckstein gelangen, wo die Endstation angelegt werden soll. Die Gesammtkosten dieser Bahnanlage sollen sich auf 1 580 000 fl. d. i. für 1 km auf 58 300 fl. belaufen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen: Eröffnung der Haltestellen Mühldorf und Gross-Bernharz.

Am 15. d. Mts. sind die Haltestellen Mühldorf bei Kilometer 25,3925 der Strecke Unterdrauburg-Wolfsberg, zwischen den Stationen St. Paul und St. Andrä und Gross-Bernharz bei Kilometer 36,663, zwischen den Stationen Jareschau und Popelin der Strecke Wesely a. L.-Ober-Cerekwe gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Bahnnetz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft.

Am 1. Januar 1890 ist die Verbindungskurve zwischen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz und dem unteren Bahnhofe in Brünn (sogenannte Zwittawa-Uferbahn) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Aus dem Ungarischen Reichstage.

Das Unterhaus nahm am 11. d. Mts. die Vorlage über die Marchthalbahn, sowie die Vorlage, betreffend den Ausbau der Linie Debreczin-Füzesabony und deren Flügellinie Ohat-Polgan an. Ferner wurden genehmigt: die Linie Csaktornya - Zala-Szentivan-Ukk, die Popradthalbahn und die Verbindung der Ungarischen Staatsbahnen mit der Soroksarer Vizinalbahn. Schliesslich wurden die Gesetzentwürfe über die Inartikulirung der Verstaatlichungsverträge bezüglich der Budapest - Fünfkirchener und der Ungarischen Westbahn angenommen.

Die Budapester Lokalbahnen-Aktiengesellschaft.

Diese Gesellschaft, welche aus der Budapester Strassenbahngesellschaft, der bisherigen Eigenthümerin der Lokalbahnen Budapest (Altofen)-Szent-Endre, Budapest-Soroksár-Haraszti und Budapest (Ludoviceum) - Szent - Lörincz hervorgegangen ist, indem sie sich in der am 28. Dezember v. J. stattgehabten Gereralversammlung unter dem vorstehend genannten Namen als besonderes Lokalbahnunternehmen konstituirte, hat zum Zweck in erster Reihe die Uebernahme des von der Budapester Strassenbahngesellschaft gebauten Vizinalbahnnetzes (umfassend die vorstehend aufgeführten Linien), sodann event. den Ausbau und die Erweiterung desselben durch Erwerbung anderer Lokalbahnen. Das Kapital beträgt 2,5 Millionen Gulden. Hiervon werden 40% durch Stammaktien und 60% durch Prioritätsaktien beschafft. Letzteren werden aus dem jeweiligen Erträgniss 4,5% Zinsen zugestanden. Der restliche Ueberschuss

bis 4,5 % wird zur Verzinsung der Stammaktien bestimmt. Ein event. noch verbleibender Rest soll zur Bezahlung einer Superdividende an beide Titres dienen. Die Tilgung des Aktienkapitals erfolgt binnen 90 Jahren mittelst Verloosung. Die Budapester Strassenbahn übergibt ihre Vizinalbahnen der neuen Gesellschaft für 2,5 Millionen in neuen Titres. Die Budapester Strassenbahn darf die Stammaktien bis 1917, das ist bis Ablauf ihrer Konzession, nicht in Verkehr bringen, bis dahin darf sie nur die Prioritätsaktien verwerthen. Max Ritter von Brüll, Ladislaus von Bossányi und Heinrich Jellinek wurden in die Direktion, Isidor von Szitányi, Dr. Alexander von Országh, Michael von Gschwindt und Ludwig von Cséry in den Aufsichtsrath gewählt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Oesterreichische Mairente hat den höchsten Kurs von 102,90 erreicht; noch vor zwei Jahrzehnten hatte diese Staatsschuldobligation den Werth von nur 54 für 100 fl. Die Herren Hansemann und Bleichröder haben fast die ganze Woche in Wien und Budapest verweilt und man bringt damit eine Fülle von Geschäften in Verbindung, für welche sich die Banken rüsten; das Geld ist wieder flüssig geworden und die zur Auflegung gelangende 6 % Bulgarische Eisenbahnanleihe von 30 Millionen Francs dürfte grösstentheils in Oesterreich gezeichnet werden. An der durch diese Vorkommnisse günstig gestimmten Spekulation nahmen Nordbahn (2587), Nordwestbahn (193,50) und Südbahn (140,50), diese wegen der beabsichtigten Konversion ihrer 5 % Prioritäten theil; über Albrechtbahn (61,50) cirkulirten Verstaatlichungs- und Konversionsgerüchte. Matter waren Elbethalbahn (218,25) und Staatsbahn (233,25) ohne besonderes Motiv.

Aus Nordamerika.

Staatsaufsicht in Jowa.

Seit Erlass des Eisenbahngesetzes in Jowa herrscht dort eine scharfe Beaufsichtigung aller das Land durchziehenden Bahnen, welcher sich letztere soweit als möglich zu entziehen bestrebt sind. Das Eisenbahnamt jenes Staates kommt daher öfter in die Lage, die Hilfe des General-Staatsanwalts in Anspruch zu nehmen. Die „Railr. Gazette" vom 6. Dezember v. J. meldet drei Fälle dieser Art. Der erste betrifft die Weigerung der vom Amt verfügten Durchgangsabfertigung über Linien anderer Bahnen seitens der Chicago, Rock Island & Pacific Eisenbahn, welche diese Anordnung als unter den obwaltenden Umständen unpraktisch erklärt. Der zweite richtet sich gegen die Burlington, Cedar Rapids & Northern Eisenbahn, welche verbotswidrig einem Personenwagen regelmässig einen Durchgangs-Güterwagen mitgibt, um, wie angenommen wird, den Versendern von Chicago einen Vortheil über diejenigen von Davenport und anderer Plätze in Jowa zu verschaffen. Der dritte geht gegen die Milwaukee-Eisenbahn, welche sich weigert, der amtlichen Anordnung bezüglich der Gebühren für Ueberführung von Ladungen nach Anschlussbahnhöfen und den an denselben gelegenen Fabrikhöfen usw. nachzukommen, weil sie meint, sie könne nicht gezwungen werden, die Benutzung der für ihre Bahn bestimmten örtlichen Einrichtungen auch zu Gunsten wettbewerbender Bahnen zu gestatten.

Die Prozessverhandlungen dieserhalb werden voraussichtlich ehestens beginnen.

Gesetzgebung zum Schutz der Fahrbeamten.

Die Frage, ob zur Beschützung der Fahrbeamten gegen Tödtung oder Beschädigung von der Bundesregierung Schritte getban werden sollen oder nicht, wird voraussichtlich nächstens aus dem Stande der blos theoretischen Erörterungen heraustreten. Die „Railr. Gazette" führt hierüber folgendes aus: Höchst wahrscheinlich wird der gegenwärtige Kongress ein Gesetz beschliessen, wonach a l l e im Zwischenstaats-Verkehr zur Verwendung kommenden G ü t e r w a g e n mit d u r c h g e h e n d e n B r e m s e n und s e l b s t t h ä t i g e n K u p p e l u n g e n versehen sein müssen. Das Bundes-Eisenbahnamt hat diesen Gegenstand in Berathung genommen und wird denselben voraussichtlich in seinem Jahresbericht in hervorragender Weise behandeln; auch hat der Präsident die Angelegenheit dem Kongress zu besonderer Beachtung empfohlen. Zu Gunsten der nationalen und einzelstaatlichen Thätigkeit behufs Sicherung eines grösseren Schutzes der Eisenbahnangestellten hat sich, vornehmlich durch die freiwilligen und uneigennützigen Anstrengungen eines Mannes, eine starke öffentliche Meinung gebildet. Ein dahin zielender Gesetzentwurf wird sicherlich eingebracht werden und während verschiedene Ursachen vorhanden sind, welche die Kongressmitglieder zu dessen Annahme antreiben dürften, liegen nur wenige Gründe zum Widerstande vor. Durch Unterstützung eines solchen Entwurfs können Volksthümlichkeit und Stimmen gewonnen werden, nichts aber ist zu erreichen durch Bekämpfung desselben.

Es besteht also wenig Zweifel darüber, dass ein solches Gesetz zustande kommen wird. Wenn vernünftig und praktisch eingerichtet, wird es auch von den betriebsführenden Oberbeamten willkommen geheissen werden. Sie fühlen ebenso lebhaft als sonst irgend jemand die menschlichen Regungen, welche die Quelle dieser Erörterungen sind und sie sind sich der Vortheile und der schliesslichen Sparsamkeit, welche die Sicherheitseinrichtungen mit sich bringen, weit besser als jemand anders bewusst. Die meisten oberen Betriebsbeamten, jedenfalls diejenigen der Bahnen mit starkem Verkehr, stimmen darin überein, dass durch Anwendung von Kraftbremsen, engen Kuppelungen, Block- und Abschlusssignalen Geld gespart werden kann. Jene Vorlage bedarf daher kaum einer Beweisführung. Indessen ist ihre Nothwendigkeit nicbt stets auch den Finanzmännern der Bahneu genügend klar. Viele Betriebs-Oberbeamte werden daher froh sein, ein Landesgesetz hinter sich zu haben, wenn sie die Luftbremsen und selbstthätigen Kuppelungen bei Güterzügen verlangen. Sie würden eine solche Hilfe auch zur Erlangung von Blocksignalen, Abschlussvorrichtungen und ähnlichen Einrichtungen, welche Schnelligkeit, Sicherheit und Sparsamkeit befördern, sogar gern sehen.

Nach Lage der Sache lohnt es sich kaum, die Erörterungen der Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit der nationalen Gesetzgebung, behufs Kontrole über das Gebahren der Eisenbahnen in technischen Angelegenheiten, zu schliessen. Doch ist aus vielen und ernsten Gründen der Eintritt der Regierung in das Gebiet des Eisenbahnbetriebes als tief bedauerlich zu bezeichnen.

Wir können nicht glauben, dass durch Gesetze, welche zum Zwecke der Regulirung der technischen Eisenbahnpraxis gemacht werden, dauernder Nutzen jemals erwachsen ist oder gewonnen werden kann. Da aber, wie die Dinge nun einmal liegen, ein Gesetz unvermeidlich ist, so bleibt nur übrig zu erörtern, wie es mit dem grösstmöglichsten Vortheil und dem geringsten Schaden gemacht werden kann. Die Thätigkeit des Kongresses wird voraussichtlich das ähnliche Vorgehen der Staatslegislaturen zur unmittelbaren Folgen haben. Die Staatenkommissare haben sich in diesen Angelegenheiten mit dem Bundes-Eisenbahnamte in Uebereinstimmung gesetzt und durch ihren grossen Einfluss würden gewiss für die Staaten gleichmässige Gesetze, wie für den Bund, geschaffen und es würden daher alle Bundesvorschriften über Sicherheitseinrichtungen an Eisenbahnwagen sehr bald auch auf die nur innerhalb eines Staats zur Benutzung kommenden Wagen ausgedehnt werden. Es wäre daher von der grössten Wichtigkeit, wenn die Eisenbahn-Oberbeamten, deren Rath jedenfalls bei Abfassung in Anspruch genommen werden wird, ihren Einfluss anwenden wollten, um das Gesetz gemässigt und brauchbar zu machen und unnöthige Belästigungen abzuwenden. Hieraufhin scheint auch das Bestreben der Verfasser des Gesetzes zu gehen, von denen manche sich der Schwierigkeit des Gegenstandes und der ihnen erwachsenden Verantwortlichkeit bewusst sind.

Es ist nicht zu erwarten, dass das Gesetz zahlreiche Einrichtungen bezeichnen wird; voraussichtlich wird es nur die Anwendung von Handbremsen, selbstthätigen Zugbremsen und selbstthätigen Kuppelungen allgemein vorschreiben. Dies bietet gewiss einen genügenden Spielraum für ein erstes Gesetz dieser Art und selbst wenn es auf diese drei Dinge beschränkt bleibt, wird viel Umsicht und Kenntniss nöthig sein, um dasselbe wirksam und nicht zu lästig zu machen.

Eine besonders ernste Erwägung seitens der Verfasser wird die Art der Bestimmung oder Begrenzung der anzuwendenden Arten von Bremsen und Kuppelungen erfordern. Bei der Handbremse (driver brake) scheint es genügend, zu sagen, dass sie eine Kraft- (entweder Dampf- oder Luft-) Bremse sein muss, alle übrigen Einzelheiten wären von den Eisenbahnverwaltungen zu ordnen. Eine weitergehende Bestimmung würde sofort verwickelte mechanische Fragen, welche noch der Lösung bedürfen, hervorrufen.

Bezüglich der Zugbremse müssten wenige, aber genaue Bedingungen vorgeschrieben werden. Die Vorschriften des Englischen Handelsamtes, welche alles Wesentliche hierüber enthalten, müssten übernommen und in nicht misszuverstehender Weise aufgeführt und es müsste der äusserste Zeitpunkt bestimmt werden, bis zu welchem die Kraftbremsen für Züge von gewisser Länge in voller Anwendung sein müssen, ferner wäre eine bestimmtes Maass von Mindestkraft, welche unter festzusetzenden Bedingungen den Bremsschuhen zu überlassen sein würde, vorzuschreiben.

Danach bliebe es den Bahnen überlassen, irgend welche der bekannten, mehr oder weniger wirksamen Bremsen einzuführen; als wesentlichste Bedingung müsste jedoch immerhin gelten, dass bei allen im Güterverkehr zu verwendenden Wagen, unbeschadet der Wirksamkeit der Bremseinrichtung, der Austausch nicht schwieriger als bisher werde, d. h. dass die angewendete Bremse in einem und demselben Zuge mit der bereits

als Muster allgemein anerkannten durchgehenden selbstthätigen Luftbremse gemeinsam zu wirken imstande sei. Als unzweifelhaft dürfte gelten, dass die auf den Bahnen der Vereinigten Staaten gegenwärtig bereits allgemein gebräuchliche Luftbremse die vollkommenste und wirksamste, bisher überhaupt gewordene derartige Einrichtung ist.

Bezüglich der Kuppelung könnte das Gesetz recht wohl die Verwendung des bereits als musterhaft anerkannten und vielfach eingeführten Modells des Wagen-Baumeistervereins vorschreiben, denn es gibt schon so viele Arten davon, dass der Wettbewerb gesichert bleibt; jedenfalls wäre zu bestimmen, dass die anzuwendende Einrichtung mit der ebenbezeichneten gemeinsam verwendbar sein muss.

Besondere Vorsicht erfordert die Festsetzung des spätesten Einführungstermines, schon wegen der grossen Kosten. Dieselben werden für die jetzt vorhandenen, noch nicht mit selbstthätigen Bremsen und Kuppelungen versehenen etwa 900 000 Güterwagen ungefähr 72 Millionen Dollar kosten. Fernere 5—6 Millionen Dollar werden mindestens zur entsprechenden Einrichtung der Lokomotiven und ebensoviel für die Handbremsen erforderlich sein. Die Gesellschaften müssen sich daher auf eine Gesammtausgabe von mindestens 80 Millionen Dollar (= 340 Millionen Mark) gefasst machen, d. h. auf mehr, als im Jahre 1888 die gesammten, auf ihre Aktien gezahlten Dividenden betragen haben. Wie diese gewaltige Summe aufzubringen ist, ohne die Bahnen zu Grunde zu richten oder wenigstens allzu stark anzuspannen, ist der schwierigste Theil der vom Kongress zu lösenden Frage.

Es ist vorgeschlagen worden, dass zunächst alle neu zu beschaffenden Wagen in gedachter Weise auszurüsten wären, womit die Einrichtung in etwa 12 Jahren durchzuführen sein würde; ferner dass jährlich ein gewisser Prozentsatz der vorhandenen Wagen umgeändert werden müsste und nach einem festzusetzenden Termine im Durchgangs- (Interstate-) Verkehr kein Zug ohne eine genügende Anzahl von Wagen mit Luftbremsen befördert werden dürfte. Alles dies muss fernerer Erörterung vorbehalten bleiben. H.

Aus Südamerika.

Uruguay.

Die Ost-Republik ist an Ausdehnung der kleinste der Südamerikanischen Freistaaten, trotzdem hat sie im Verhältniss zum Flächeninhalt und zur Einwohnerzahl nächst Argentinien und Chile das dichteste Eisenbahnnetz von Südamerika; in sämmtlichen übrigen Staaten Südamerikas hatte bereits die Lokomotive ihren Einzug gehalten, als am Neujahrstage des Jahres 1869 die erste, nur 18 km messende Theilstrecke der Centralbahn von der Hauptstadt Montevideo nach las Pedras eröffnet wurde. Seitdem hat man mit anerkennenswerther Thatkraft an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes gearbeitet, so dass in den verflossenen zwei Jahrzehnten gegen 700 km neuer Bahnen dem Betriebe übergeben werden konnten. Daneben befinden sich noch über 1 100 km im Bau, welche zum Theil der Vollendung sehr nahe sind und wurden ausserdem noch mehr als 2 600 km konzessionirt. Planmässig ging man indessen mit der Anlage neuer Bahnen erst seit dem Jahre 1884 vor; vorher ertheilte die Regierung wohl die Konzession, sah aber im übrigen der Entwickelung des Eisenbahnwesens fast theilnahmlos zu; namentlich hielt man eine Aufmunterung zum Bau durch Uebernahme von Zinsbürgschaften im allgemeinen nicht für erforderlich. Wandel schaffte in dieser Beziehung das Gesetz vom 27. August 1884, betreffend die Gestaltung des Staatseisenbahnnetzes, dessen Grundzüge wir in Nr. 40 S. 490 vor. Jahrg. d. Ztg. mitgetheilt haben. „Staatsbahnen" im Sinne dieses Gesetzes sind indessen nicht Bahnen, welche dem Staate gehören oder von ihm betrieben werden, sondern Bahnen, deren Anlage im Interesse des Staates gelegen ist, also Hauptbahnen; dieselben können nach den Bestimmungen dieses Gesetzes entweder an Unternehmer unter staatlicher Zinsengewährleistung konzessionirt oder auch vom Staate selbst gebaut werden. Bisher hat die Regierung indessen von letzterer Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht.

Gegenwärtig sind 10 Gesellschaften zum Bau bezw. Betriebe von Eisenbahnen konzessionirt, doch haben erst vier von ihnen Linien dem Verkehre übergeben.

1. Die älteste, wichtigste und ertragreichste Bahn ist die Central Uruguay-Eisenbahn, welche von der Hauptstadt Montevideo in nordwestlicher Richtung über las Pedras, Santa Lucia, Sayago, Durazno und Paso de los Toros nach San Gregorio am Rio Negro, nach dessen Ueberschreitung nordwärts nach San Fructuoso (Tacuarembo) und von dort wieder in nordwestlicher Richtung nach Santa Rosa (666 km) an die Brasilianische Grenze führt; von dieser Hauptlinie führen westwärts die Abzweigungen von Santa Lucia über San José nach Colonia (144 km) und von Durazno nach Mercedes (160 km), dagegen ostwärts die Zweigbahn Sayago-Treinta y Tres, deren Bau auf der letzten Generalversammlung der Gesellschaft beschlossen wurde. Dem Betriebe übergeben ist von der Hauptlinie die Theilstrecke Montevideo-Paso de los Toros (292 km) und von den Zweigbahnen die Theilstrecke Santa Lucia-San José (32 km). Staatliche Zinsbürgschaft ist lediglich für die im Bau begriffene Linie Paso de los Toros-Rivera Santa Rosa (374 km) und zwar 7% auf ein Anlagekapital von 5 000 £ für 1 km bewilligt. Für das Jahr 1888/89 hat die Gesellschaft einen Gewinn von 7% vertheilt; das Anlagekapital ist durch Beschluss der letzten Generalversammlung von 1 360 000 auf 2 000 000 £ vermehrt worden.

2. Ebenfalls ihren Ausgangspunkt in Montevideo nimmt die Eastern Uruguay-Eisenbahn, welche längs der Meeresküste über Pando, Maldonado und Rocha nach Chuy (439 km) führt — ihr nördlicher Endpunkt liegt also an der Brasilianischen Grenze, dort wo die noch weit in die Provinz Rio Grande do Sul hineinragende Lagune Merin in ihrer Südspitze sich der Meeresküste nähert. Die Anfangsstrecke Montevideo-Pando (39 km) befindet sich bereits seit dem Jahre 1870 im Betriebe, während der Bau der Fortsetzung dem Londoner Hause Perry, Cutbill & Cie. übertragen worden ist. Eine Zinsengewähr des Staates besteht nur für die letztere Strecke und zwar 7% für 5 000 £ für das Kilometer.

3. Die dritte bereits dem Verkehre übergebene und von Montevideo ausgehende Bahn ist die nach Toledo führende Nordost-Eisenbahn, welche eine Abzweigung von Minas nach Pando (88 km) entsendet; eine staatliche Zinsbürgschaft (7% auf 5 000 £ für das Kilometer) ist nur für die Zweigbahn bewilligt.

4. Im Anschluss an die Station Toledo der Nordostbahn beabsichtigt die Central Uruguay Eastern extension-Eisenbahngesellschaft eine Linie in nordöstlicher Richtung über Nico Perez nach Artigas an der Brasilianischen Grenze herzustellen und die westlich von dieser Hauptlinie gelegenen Oste Treinta y Tres sowie Villa de Mello durch Zweigbahnen an diese anzuschliessen. Der Staat gewährleistet für das ganze 558 km umfassende Netz 7% Zinsen auf ein Anlagekapital von 5 000 £ für das Kilometer; das Anlagekapital der Gesellschaft beträgt 1 000 000 £. Im Bau befindet sich zur Zeit die Theilstrecke Toledo-Nico Perez (208 km); den Betrieb dürfte nach Fertigstellung der Bahn voraussichtlich die Nordostbahn übernehmen.

5. Noch eine vierte Linie wird in Montevideo ihren Ausgangspunkt nehmen, die West-Eisenbahn — dieselbe führt westwärts über Rosario nach Colonia (223 km) gegenüber Buenos Ayres und wird Abzweigungen von Rosario nach Fray Bentos (194 km), nach Nueva Palmira (115 km) und nach der Mündung des Rosarioflusses (21 km) entsenden. Der Staat gewährleistet für das ganze Netz 6% Zinsen auf 8 235 £ für 1 km. Die Hauptlinie Montevideo-Colonia befindet sich im Bau, während für die Zweigbahnen die Vorarbeiten hergestellt werden.

6. Colonia wird auch als Ausgangspunkt für eine ganz Uruguay von Südwesten nach Nordosten durchschneidende Bahn, die Inner-Uruguay-Eisenbahn, dienen; dieselbe führt über Rosario, Trinidad, Durazno (Station der Centralbahn) und Cerro Chato nach der Brasilianischen Grenze (560 km) mit der Absicht, in Bagé einen Anschluss an das Bahnnetz der Brasilianischen Provinz Rio Grande do Sul herzustellen. Die Konzession für diese Bahn haben die Engländer Castro, Petty & Co. erhalten nebst einer Zinsengewähr von 6% für ein kilometrisches Anlagekapital von 5 000 £.

7. Von Station Paso de los Toros der Centralbahn zweigt die Midland-Eisenbahn ab und führt in nordwestlicher Richtung nach Paysandu am Uruguay und von dort flussaufwärts nach Salto Oriental (317 km). Der Staat gewährleistet 7% Zinsen für ein kilometrisches Anlagekapital von 5 000 £. Die Bahn geht ihrer Vollendung entgegen und wird in Kürze dem Verkehr übergeben werden.

8. In der Endstation Salto Oriental der Midlandbahn schliesst die Nordwest-Eisenbahn an, welche — dem Ufer des hier Stromschnellen bildenden Uruguay flussaufwärts folgend — über Jacuy und Isla de Cabellos nach Santa Rosa an der Brasilianischen Grenze (187 km) führt, wo die im Bau begriffene Strecke Santa Rosa-Uruguayana den Anschluss nach Porto Alegre und San Pedro do Rio Grande do Sul herstellen wird. Die bereits seit dem Jahre 1878 dem Verkehr übergebene Anfangsstrecke Salto Oriental-Jacuy (104 km) besitzt keine staatliche Zinsbürgschaft, dagegen gewährleistet der Staat für die neuerdings eröffnete Reststrecke Jacuy-Santa Rosa (83 km) 7% Zinsen für ein kilometrisches Anlagekapital von 5 000 £. Die früher beabsichtigte südliche Verlängerung der Bahn von Salto Oriental flussabwärts über Paysandu nach Fray Bentos (224 km) scheint von der Gesellschaft aufgegeben zu sein.

9. Von Station Isla de Cabellos der Nordwestbahn führt die Uruguay Northern-Eisenbahn nach San Eugenio del Cuareim an der Brasilianischen Grenze (114 km). Den Betrieb dieser

Bahn, welcher der Staat eine 7% Verzinsung eines kilometrischen Anlagekapitals von 5 000 £ gewährleistet, wird seinerzeit die Nordwestbahn übernehmen.

10. Von Station San Eugenio del Cuareim der Nordbahn soll die Grenz-Eisenbahn in einer Länge von etwa 600 km längs der Brasilianischen Grenze über Villa de Mello nach Artigas, dem Endpunkt der Eastern extension-Eisenbahn führen. Auch für diese Bahn gewährleistet der Staat 7% Zinsen eines kilometrischen Anlagekapitals von 5 000 £.

Das Herz dieses grösstentheils erst in der Entwickelung begriffenen Bahnnetzes ist natürlich die Hauptstadt Montevideo; von hier geht die Ostbahn, die Nordostbahn mit ihrer Verlängerung, die Centralbahn mit der davon abzweigenden Midlandbahn und der anschliessenden Nordwestbahn und schliesslich die Westbahn aus, so dass sämmtliche Theile des Landes in bequemer Verbindung mit der Hauptstadt stehen werden.

Eine bedeutende Zukunft dürfte auch Colonia haben, einerseits wegen seiner Lage direkt gegenüber von Buenos Ayres, andererseits als südlicher Endpunkt der nach der Brasilianischen Grenze führenden Durchgangslinie.

Als Anschlusspunkte nach Argentinien können Paysandu, Salto Oriental und Santa Rosa in Betracht kommen. Gegenüber von Paysandu bildet die in Concepcion beginnende Entre Rios-Centralbahn eine direkte Fortsetzung der von Montevideo kommenden Linie bis Paraná am gleichnamigen Strome. Salto Oriental liegt gegenüber von Concordia und Santa Rosa gegenüber von Monte Caseros, welche Orte auf dem Argentinischen Ufer des Uruguay ebenfalls durch einen Schienenweg (der Argentinischen Ostbahn) verbunden sind, welcher nordwärts einerseits nach Corrientes, andererseits nach Posados an der Grenze von Paraguay auslaufen soll; der Bau dieser Linien befindet sich in vollem Gange.

Während indessen die Breite des Uruguayflusses noch längere Zeit eine Schranke zwischen den Eisenbahnen von Uruguay und Argentinien bilden wird, dürfte der Anschluss an das Brasilianische Bahnnetz nicht mehr zu lange auf sich warten lassen. Die erste Verbindung wird in Santa Rosa erfolgen, und zwar zwischen der Nordwestbahn von Uruguay und der Southern Brazilian-Rio Grande do Sul-Eisenbahn, deren Linie von San Pedro do Rio Grande do Sul über Palotas, Bagé, Cacequy und Alegrete bis Uruguayana sich im Betriebe und die Reststrecke Uruguayana-Grenze sich im Bau befindet; auch zur Ueberbrückung des in den Uruguay mündenden Grenzflusses Cuareim hat der Minister der öffentlichen Arbeiten noch unter dem Kaiserreiche die Erlaubniss ertheilt. Die in San Eugenio del Cuareim endigende Nordbahn strebt nach einer Verlängerung bis Alegrete, die Inner-Uruguay-Eisenbahn nach einer solchen bis Bagé, die in Artigas endigende Eastern extension-Eisenbahn nach einer Verlängerung bis Pelotas und die in Chuy endigende Ostbahn nach einer Fortsetzung bis San Pedro do Rio Grande do Sul. Doch sind dies Pläne der Zukunft, von denen leicht namentlich die beiden letzten vergeblich in absehbarer Zeit auf ihre Verwirklichung harren dürften.

Wohl ist es ein grossartiges Bahnnetz, mit dem Uruguay sich zu bedecken beabsichtigt; aber für 3 614 km hat die Regierung die Verzinsung gewährleisten müssen. Das Anlagekapital für diese 3 614 km ist auf 93 902 087 Piaster veranschlagt und der jährlich zu zahlende Zinsbetrag würde 6 208 909 Piaster betragen, doch steht zu erwarten, dass die Regierung wohl nie in die Lage kommen wird, diese ganze Summe beizusteuern, da der stetig zunehmende Verkehr in nicht zu langer Zeit die gewährleistete Verzinsung des Anlagekapitals aus den eigenen Mitteln der Gesellschaften gestatten dürfte.

(Fortsetzung folgt.)

Urtheile des Reichsgerichts.

Ansprüche gegen eine Staatseisenbahn aus einem Frachtvertrage gehören nicht zu denjenigen, bei welchen die Revision ohne Rücksicht auf das Vorhandensein der Revisionssumme stattfindet.

Thatbestand:

Die klagende Firma hatte als Spediteur mit Frachtbrief vom 17. Oktober 1883 bei der Station Botosani der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn einen Wagen Weizen an die Firma J. Stürzinger & Sohn in Frauenfeld (Schweiz) zur Versendung nach Lindau aufgegeben. Am 25. Oktober 1883 liess der Absender durch die Aufgabestation an die Königlich Bayerische Güterexpedition in Lindau telegraphiren, es solle der bezeichnete Wagen Weizen nur gegen Vorzeigung Aufgaberezepisses dem Adressaten ausgehändigt werden. Dieses Telegramm wurde nicht, bezw. nicht rechtzeitig beachtet, und es erfolgte am 30. Oktober 1883 die Aushändigung des Wagens an St. seitens der Schrannenverwaltung in Lindau, an welche der Wagen mit Frachtbrief seitens der Güterverwaltung Lindau hinübergegeben worden war.

Es wurde deshalb gegen den Beklagten im Hinblick auf Art. 402 des Handelsgesetzbuchs Klage auf Schadenersatz erhoben und der Anspruch für begründet erklärt. Die Revision wurde verworfen.

Entscheidungsgründe:

Der Werth des Beschwerdegegenstandes beträgt 1 280 *M.* Die zugesprochenen Verzugszinsen sind dem Betrage der Hauptstreitsumme nicht zuzurechnen, da dieselben nicht als selbstständiger Faktor des Schadens, sondern nur als Verzugszinsen geltend gemacht und zugesprochen sind: §§ 4, 508 Absatz 2 der Civilprozessordnung.

Die Revision würde daher nur unter der Voraussetzung zulässig sein, dass einer der im § 509 der Civilprozessordnung vorgesehenen Ausnahmefälle vorliegen würde. Desfalls könnte nach § 509 Ziffer 2 der Civilprozessordnung, § 70 Absatz 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes der Umstand in Betracht kommen, dass von der Klagpartei der Königlichen Güterexpedition in Lindau, mithin indirekt auch einem Beamten dieser Behörde, ein Verschulden insofern zur Last gelegt ist, als das Telegramm vom 25. Oktober 1883 nicht beachtet und dadurch die beschädigende Handlung — Hinausgabe des Wagens Weizen an den Frachtbrief-Adressaten — herbeigeführt wurde. Da nun im Hinblick auf § 70 Abs. 3 cit. im Königlich Bayerischen Ausführungsgesetze zum Reichs-Gerichtsverfassungsgesetz Artikel 26 die Landgerichte ausschliesslich für zuständig erklärt sind u. a. für Streitigkeiten, welche betreffen Ansprüche gegen den Staat wegen Verschuldung von Staatsbeamten, so könnte auf Grund dieser Bestimmung, wie dies vom Revisionskläger auch versucht ist, die Zulässigkeit der Revision in Betracht gezogen werden. Gleichwohl ist dieselbe zu verneinen.

Der § 70 des Gerichtsverfassungsgesetzes geht in den Absätzen 2 und 3 davon aus, es sei wünschenswerth, wenn in gewissen Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche, welche das Grenzgebiet des öffentlichen und des Privatrechts betreffen, welche also neben der privatrechtlichen auch eine staatsrechtliche Seite haben, die Rechtsfrage gleichmässig aufgefasst werde, vergl. Motive zu § 50 des Entwurfs. (Siehe Reichsger.-Entscheid. Bd. XI S. 74 oben, Bd. XIV S. 369, Bd XVII S. 333, Bd. XVIII S. 168, auch Bd. XX S. 389.) Soweit es sich hierbei um „Ansprüche gegen den Staat wegen Verschuldung von Staatsbeamten" handelt, lassen Sinn und Wortlaut dieser Bestimmung demnach keinen Zweifel daran, dass, wenn der Staat bei Eingehung und Erfüllung rein privatrechtlicher Verträge sich einer Person, welche Staatsbeamter ist, als seines privatrechtlichen Vertreters bedient, das Verschulden dieser Person hierbei nicht unter die betreffende Bestimmung fällt. (Vergl. Reichsger.-Entscheid. Bd. XVIII S. 169; ferner Urtheil des I. Civilsenats vom 12. Jan. 1887, I. 381/86; Jurist. Wochenschr. S. 92; vergl. auch von Wilmowski & Levy, Kommentar zur Civil-Pr.-Ordn. p. § 70 des Ger.-Verfass.-Ges. Note 8.)

Der eigentliche Klagegrund im vorliegenden Falle, wo allerdings eine Staatsbehörde sich durch Auslieferung von Frachtgut an eine zur Empfangnahme nicht genügend legitimirte Person eines Versehens schuldig gemacht haben soll, ist immer der, dass der Staat als Eisenbahnunternehmer und Frachtführer den mit dem Kläger nach Artikel 401, 402 des Handelsgesetzbuchs abgeschlossenen Frachtvertrag nicht erfüllt und dadurch den eingeklagten Schaden veranlasst habe. Geltend gemacht ist demnach ein direkt gegen den Staat als Frachtführer begründeter privatrechtlicher Anspruch. Der Frachtvertrag, auch wenn er von Eisenbahnen, insbesondere von Staatseisenbahnen abgeschlossen ist, gehört lediglich dem Gebiete des Privatrechts — speziell des Handelsrechts — an, vergl. Artikel 421 des Handelsgesetzbuchs; das öffentliche Recht wird von demselben nicht einmal gestreift; auch sind im vorwürfigen Prozesse weder von der einen, noch von der anderen Partei Normen des öffentlichen Rechtes irgend in Bezug genommen, insbesondere ist vom Kläger nirgends die Verschuldung eines bestimmten Beamten im Sinne des § 70 Absatz 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes behauptet. Schliesst der Staat als Eisenbahnunternehmer einen Frachtvertrag ab, so unterliegt er hinsichtlich der Erfüllung dieses Vertrages lediglich den privatrechtlichen Normen des Frachtrechts, und da er natürlich nur durch seine Organe, Behörden und Beamte hierbei thätig werden kann, so erscheinen dieselben desfalls nur als seine privatrechtlichen Vertreter, für welche er aus Artikel 400 des Handelsgesetzbuches haftet; die Gesichtspunkte, aus welchen die Bestimmung des § 70 des Gerichtsverfassungsgesetzes hervorgegangen, treffen sohin auf solche Fälle nicht zu.

Der Artikel 26 Ziffer 2 des Bayerischen Ausführungsgesetzes zum Reichs-Gerichtsverfassungsgesetze, welcher auf der durch § 70 cit. den Landesgesetzgebungen vorbehaltenen Ermächtigung fusst, unterliegt selbstverständlich der gleichen rechtlichen Beurtheilung, findet sohin auf vorliegenden Fall ebenmässig keine Anwendung.

Hiernach bedarf es keines Eingehens auf die Ausführungen des Revisionsklägers, welche darzulegen bezwecken, dass nach

Bayerischem Staatsrecht die Beamten der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wirkliche Staatsbeamte seien, und dass der Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat auf einem Staatshoheitsrechte beruhe. Diese Gesichtspunkte sind nach obigen Ausführungen für die hier vorliegende Frage ohne Belang.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsger. v. 7. Novbr. 1889.)

Bücherschau.

Graphische Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel in den Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1888. (IV. Jahrgang). Bearbeitet im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt. — Leipzig, Kommissionsverlag von F. A. Brockhaus. Preis des ganzen Werks 10 *M*, für Einzelkarten 2 *M*.

Auch für das Jahr 1888 ist im Auftrage des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die kartographische Darstellung einiger wichtigen Frachtartikel (Braun- und Steinkohlen, Weizen, Roggen, Mehl, Roh- und Façoneisen) in der schon früher von uns beschriebenen Weise*) bearbeitet und soeben herausgegeben worden. Indem wir auf das Erscheinen des wichtigen Werks hiermit vorläufig aufmerksam machen, behalten wir uns vor, demnächst auf die in mehrfacher Beziehung interessanten Ergebnisse der statistischen Aufzeichnungen, wie solche bezüglich obiger Frachtartikel auf den einzelnen Kartenblättern zur Darstellung gebracht wurden, unter den gleichen, für unsere Besprechung der früheren Jahrgänge dieses Werks**) leitend gewesenen Gesichtspunkten näher einzugehen. Nur sei hier die Bemerkung vorausgeschickt, dass auch der jetzt vorliegende (IV.) Jahrgang keinerlei Veränderungen, weder in der Form und Ausführung des kartographischen Theiles, noch in den, den Kartenblättern beigegebenen tabellarischen Uebersichten aufweist, was für die Vergleichung mit den vorigen Jahrgängen nur erwünscht sein kann.

Verschiedenes.

Prüfung der Seeleute auf Farbenblindheit.

Dem Vernehmen nach beschäftigen sich die Regierungen der Deutschen Bundesstaaten schon seit längerer Zeit und noch gegenwärtig mit der Frage der Einführung der zwangsweisen, für die Zulassung zum Gewerbebetriebe maassgebenden Prüfung der Seeleute auf Farbenblindheit. Die Regierungen sind in ihrer Mehrheit für diese Einführung und dürfte es sich nunmehr nur noch darum handeln, ob die Zwangsprüfung auf die Schiffsoffiziere zu beschränken oder aber auf sämmtliche Seeleute auszudehnen sei. Ueber diese letztere Frage sind Gutachten eingefordert worden. Es dürften danach schon in nächster Zeit Maassnahmen der betreffenden Regierungen auf diesem Gebiete zu erwarten sein.

Der Bestand der Deutschen Kauffahrteiflotte

an registrirten Fahrzeugen mit einem Bruttoraumgehalt von mehr als 50 cbm belief sich nach dem soeben ausgegebenen Novemberheft 1889 zur Statistik des Deutschen Reichs am 1. Januar 1889 auf 3 635 Schiffe mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 1 233 894 Reg.-Tonnen Netto; am 1. Januar 1884 waren dagegen 4 315 Schiffe mit 1 269 477 Reg.-Tonnen vorhanden. Unterschieden nach den beiden Hauptschiffsgattungen zerlegte sich der Bestand an dem erstgenannten Termin in 2 885 Segelschiffe mit 731 315 Reg.-Tonnen und 750 Dampfschiffe mit 502 579 Reg.-Tonnen, am letztgenannten Termine in 3 712 Segelschiffe mit 894 778 Reg.-Tonnen und 603 Dampfschiffe mit 374 699 Reg.-Tonnen, woraus eine wesentliche Abnahme des Segelschiffsbestandes und eine beträchtliche Zunahme des Dampfschiffsbestandes sich ergibt. Zu Anfang dieser fünfjährigen Periode waren unter 100 Schiffen 86,0 Segel- und 14,0 Dampfschiffe, und kamen von 100 Reg.-Tonnen Netto-Raumgehalt auf Segler 70,5 und auf Dampfer 29,5 Reg.-Tonnen, wogegen am Ende derselben die Zahl der Segelschiffe zu derjenigen der Dampfschiffe wie 79,4 : 20,6 und der Tonnengehalt der ersteren zu demjenigen der letzteren wie 59,3 : 40,7 sich verhält. Die Abnahme des Seglerbestandes betrifft lediglich die Schiffe der Grössenklassen von weniger als 1 200 Reg.-Tonnen, deren Zahl von 3 628 auf 2 763 oder um 23,8 % zurückgegangen ist, wogegen die Zahl der Segelschiffe von mehr als 1 200 Reg.-Tonnen Netto-Raumgehalt von 84 auf 122 oder um 45,2 % gestiegen ist. Bei den Dampfschiffen zeigt sich eine Zunahme der Schiffszahl durch alle Grössenklassen hindurch, doch haben auch bei dieser Schiffsgattung die oberen Grössenklassen in stärkerem Verhältniss zugenommen als die unteren. Denn während die Zahl der Dampfer von weniger als 500 Reg.-Tonnen Netto-Raumgehalt im Laufe der 5 Jahre von 318 auf 377 oder um 18,6 % gestiegen ist, hat diejenige der Dampfer mit einem Tonnengehalt von 500 Reg.-Tonnen und darüber von 285 auf 373 oder um 30,9 % zugenommen. Der Bestand der Segelschiffe setzte sich zusammen aus 6 = 0,2 % viermastigen, 803 = 27,8 % dreimastigen (Vollschiffen, Barken, Schoonerbarken und dreimastigen Schoonern), 1 432 = 49,7 % zweimastigen (Briggen, Schoonerbriggen und Brigantinen, Schoonern, Schoonergalioten, Galeassen und Galioten, Gaffelschoonern und Schmacken usw.) und 644 = 22,3 % einmastigen Schiffen, am 1. Januar 1884 aus 1 = 0,03 % viermastigen Schiffen, 1 128 = 30,4 % dreimastigen, 1 861 = 50,1 % zweimastigen und 722 = 19,5 % einmastigen Schiffen. Unter den Dampfern befanden sich am 1. Januar 1889 49 = 6,5 % Räder- und 701 = 93,5 % Schraubendampfer.

*) Vergl. Nr. 23 Jahrg. 1888 d. Ztg.

**) Vergl. Nr. 23 u. f. Jahrg. 1888; desgl. Nr. 8 u. f. Jahrg. 1889 d. Ztg.

Regierungs- und Baurath Wagemann †.

Der Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes in Cottbus, Regierungs- und Baurath Wagemann, ist am 31. Dezember v. J., wie wir bereits in Nr. 5 S. 39 d. Ztg. mittheilten, das Opfer eines beklagenswerthen Unfalles geworden. Im Begriffe, ein Geleis des Bahnhofes Cottbus zu überschreiten, wurde er von einem in Bewegung gesetzten Zugtheile überfahren und sofort getödtet. — Wagemann war, wie wir dem „Centralbl. d. Bauverwltg.“ entnehmen, am 12. Januar 1832 in Rethem a. d. Aller, Landdrostei Lüneburg, geboren. Er erhielt seine Schulbildung auf dem Gymnasium und studirte demnächst auf dem Polytechnikum in Hannover. Am 1. März 1856 bestand er die erste Staatsprüfung für den Landbau, trat alsdann aber, da es an Gelegenheit zu seiner Beschäftigung in der Hochbauverwaltung fehlte, am 1. Oktober 1856 als Ingenieurassistent in den Dienst der Königlich Hannoverschen Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen, bei welcher er u. a. bei den Vorarbeiten und bei der Ausführung der Strecke Bremen-Geestemünde thätig war. Durch dienstliche Interessen wurde Wagemann genöthigt, die Ablegung der zweiten Staatsprüfung für das Eisenbahnwesen länger hinauszuschieben, als es seinem Wunsche entsprach. Er bestand dieselbe im Juli 1864 und trat sodann als Eisenbahnbaukondukteur in den Dienst seiner früheren Verwaltung wieder zurück, von welcher er u. a. mit den Vorarbeiten für die Strecke Osnabrück-Bremen betraut wurde. Nach der durch den Krieg vom Jahre 1866 veranlassten politischen Umgestaltung der Verhältnisse des ehemaligen Königreichs Hannover war Wagemann im Bezirke der Königlichen Direktion der Ostbahn bei den Vorarbeiten für die Strecke Thorn-Insterburg und weiterhin als Abtheilungsbaumeister für die Ausführung der Strecke Dirschau-Pr. Stargard thätig. Aus dieser Stellung wurde er nach dem Französischen Kriegsschauplatze entsandt, um in Nancy zunächst die Stelle eines Eisenbahnbaumeisters und später die Stelle eines Betriebsinspektors zu übernehmen. Nach dem Friedensschlusse verwaltete er die Stelle eines Betriebsinspektors in Colmar. In Anerkennung seiner Leistungen während dieses vom 20. September 1870 bis zum 1. September 1871 dauernden Kommandos erhielt Wagemann das Eiserne Kreuz II. Klasse am weissen Bande. Bald nach seiner Rückberufung aus dem Elsass wurde er, nachdem er zunächst kurze Zeit die Eisenbahnbaumeisterei in Königsberg i. Pr. verwaltet hatte, nach Höxter zur Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn versetzt. Im Jahre 1873 wurde er zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor befördert und im Dezember 1873 mit den Geschäften des Betriebsinspektors der Hannoverschen Staatsbahn in Hannover ernannt, von wo er in gleicher Amtseigenschaft im Februar 1875 nach Hirschberg und am 1. Juli 1876 zu der neu eingerichteten, dem Bezirke der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn angehörigen Königlichen Eisenbahnkommission in Breslau versetzt wurde. Nach der Umwandlung der letzteren in das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Breslau-Sommerfeld war Wagemann seit April 1880 ständiger Hilfsarbeiter und seit April 1881 ständiger Vertreter des Betriebsdirektors daselbst. Am 30. April 1883 wurde er zum Regierungs- und Baurath ernannt, und seit November 1884 war er Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes in Cottbus.

Wagemann besass eine tüchtige Fachkenntniss und ein reges Interesse für seine Berufsthätigkeit, welcher er seine Kräfte mit unermüdlichem Fleisse widmete. Obwohl er selbst nicht Soldat gewesen war, lag in seinem ganzen Wesen eine straffe, militärische Schneidigkeit, welche im Eisenbahnwesen, namentlich in der verantwortlichen Stellung eines Betriebsleiters, wohl am Platze ist. Seinen Untergebenen war er in dienstlicher und ausserdienstlicher Beziehung ein wohlwollender Berather und gern suchte er für dieselben zu wirken, soweit es irgend in seinen Kräften stand.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 1. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Kaolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaklay und gewöhnliche Thonerde, lose oder in Säcken, in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Gross-Opatowitz (Mähr. Westb.) nach O. S. Hüttenstationen direkte Ausnahmesätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betreffenden Güterverwaltungen Auskunft.

Breslau, den 16. Januar 1890. (169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. Januar 1890 wird für die Beförderung von Stückgütern zwischen dem Hauptbahnhofe der Staatsbahn in Königsberg und der Werkstatt in Ponarth die Fracht für 2 km nach den Bestimmungen des Lokalgütertarifs erhoben.

Bromberg, den 11. Januar 1890. (170)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge B zu den Heften 1 und 2 des Verbandsgütertarifs.) Am 1. Februar d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 13. Nachträge in Kraft. Durch dieselben werden neue Frachtsätze zwischen einzelnen Deutschen und Oesterreichischen Stationen eingeführt, auch die Station Braunschweig (Ostbahnhof) des Direktionsbezirk Magdeburg in den Verband einbezogen.

Ferner wird durch diese Nachträge das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Wolle etc.) vom 1. April 1890 ab dahin geändert, dass der Artikel Kammzug von dem genannten Tage ab von der direkteu Abfertigung nach den Sätzen des genannten Ausnahmetarifs ausgeschlossen ist.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 15. Januar 1890. (171)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehrs-Tarif. Am 1. Februar 1890 tritt der Nachtrag XVIII in Kraft. Derselbe enthält neue und veränderte Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Annaberg, Buchholz, Gauern, Gelobtland, Mittweida-Markersbach, Obercrottendorf, Oberdorf-Beutha, Raschau b. Schwarzenberg, Scharfenstein, Scheibenberg, Schlettau, Schönfeld b. Annaberg, Trebanz-Treben, Waldkirchen, Waltersdorf b. Buchholz, Weipert, Wiesenbad, Wilischthal, Wolkenstein und Zschopau, sowie neue und veränderte Ausnahmetarife.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, den 14. Januar 1890. (172)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Reichsbahn-Station Rombuch wird mit dem 20. d. Mts. in den direkten Verkehr diesseitiger Stationen einbezogen. Näheres ist auf den Stationen zu erfragen.

Hannover, den 14. Januar 1890. (173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbar - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 23. Januar 1890 kommen im Rheinischen Nachbar-Verkehr folgende Entfernungen zur Einführung:

Köln-Deutz-Köln-Deutz B. M. 7 km
" " -Wehbach . . . 89 "
" " -Niederfischbach . 93 "

Ausserdem wird mit Gültigkeit vom 5. März 1890 die Entfernung Köln-Deutz-Freudenberg auf 99 km berichtigt.

Köln, den 15. Januar 1890. (174)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 15. Januar d. J. wird die Station Raschau b. Schwarzenberg in den direkten Verkehr mit den Stationen Bremen und Hamburg einbezogen.

Der Frachtberechnung werden hierbei zu Grunde gelegt:

Raschau b. Schwarzenberg-Bremen = 527 km,
Raschau b. Schwarzenberg-Hamburg = 508 km.

Dresden, den 9. Januar 1890. (175)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Januar 1890 tritt im Nachbarverkehr mit der Marienburg - Mlawkaer Bahn zwischen Schwetz und Mlawa für Getreidesendungen in Wagenladungen von 10 000 kg ein direkter Frachtsatz von 0,76 *M* für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 9. Januar 1890. (176)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a für den Verkehr zwischen Caslau, Goltsch-Jenikau und Sedletz-Kuttenberg einerseits und Dresden, Grossenhain, Königstein, Pirna und Schandau, andererseits, in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 14. Januar 1890. (177)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Stromberger Neuhütte in den Ausnahmetarif Nr. 5 (metallurgische Erzeugnisse in Stückgutsendungen) aufgenommen.

Köln, den 11. Januar 1890. (178)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. April 1889 wird mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. an der Nachtrag III zur Ausgabe gelangen.

Ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Apen der Oldenburgischen Staatsbahn.

Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 11. Januar 1890. (B179)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa. Die während der Elbschifffahrtsperiode 1889 gültig gewesenen besonderen Vergünstigungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa werden im allgemeinen und im gleichen Umfange für das Jahr 1890 erneuert.

Die hierüber ausgegebenen, vom 1. Februar d. J. ab gültigen Nachträge I bezw. II zu den „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden bezw. Riesa“ sind durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hierselbst (Strehlenerstrasse) zu beziehen.

Dresden, den 14. Januar 1890. (180)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. Die an der Neubaustrecke Wiesbaden - Langenschwalbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. belegenen Stationen bezw. Haltestellen Dotzheim, Hahn - Wehen, Bleidenstadt und Langenschwalbach werden mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die betreffenden Güterverwaltungen.

Altona, den 12. Januar 1890. (181)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Februar d. J. ermässigen sich die Stammholz-Frachtsätze (Ausnahmetarif 1b) nach Wernshausen

a) von Ingolstadt C. B. und deren Anstossstationen um je 0,03 *M*,
b) von Nürnberg C. B. und deren Anstossstationen um je 0,02 *M*

für 100 kg.

Meiningen, den 10. Januar 1890. (182)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Frankfurt etc.-Main-Neckarbahn-Verkehr. Zwischen Kastel einer- und unseren Stationen Darmstadt und Bensheim andererseits sind für die Güter des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Bau- und Nutzholz, Steinkohlen etc.) mit Gültigkeit vom heutigen Tage ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. Näheres bei den Güterexpeditionen. (183)

Darmstadt, den 10. Januar 1890.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmetarif für geringwerthige Massengüter. Der am 1. Januar 1890 für den Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse findet auch im Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahn Anwendung.

Elberfeld, 11/1. 90. (184)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Die Station Rombach der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen wird mit Wirkung vom 20. d. Mts. ab allgemein in den Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif einbezogen.

Soweit nicht bereits direkte Frachtsätze eingeführt sind, erfolgt die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Hagendingen.

Frankfurt a/M., den 10. Jan. 1890. (185)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aufhebung, beziehungsweise Neueinführung von Tarifen.) Mit 28. Februar l. J. gelangen die Tarife Theil V, 1. und 2. Heft des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbands, gültig vom 1. November 1884 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif für Wein etc. von Stationen der Tirolerlinie der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Stationen der Schweizerischen Bahnen, gültig vom 15. März 1881 sammt Nachtrag 1, zur Aufhebung.

An deren Stelle treten mit 1. März 1890 neue Tarife, Theil V, 1. und 2. Heft des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes, welche ab Mitte Februar l. J. an bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen sein werden.

Wien, am 13. Januar 1890. (186)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Prolongation von Tarifen.) Bezugnehmend auf die Publikation in Nr. 99 dieses Blattes vom 21. Dezember 1889, Pos. 3057, wird zur Kenntniss gebracht, dass die neuen Verbandstarife, Theil IV, 1. und 2. Heft erst am 1. März l. J. in Kraft treten und bis zu diesem Zeitpunkte die bestehenden gleichnamigen Tarife vom 1. Februar 1885 in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 12. Januar 1890. (187)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband. Für Roheisen tritt mit Gültigkeit vom 20. Januar 1890, laut erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Breslau O. S. E. nach Adlerkosteletz	0,55 ℳ

Wien, am 11. Januar 1890. (183)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Böhmisch - Oesterreichisch - Lindauer Güterverkehr. Böhmisch - Oesterreichisch - Vorarlberger Güterverkehr. Einführung der Nachträge IV. Mit 1. Februar 1890 treten die Nachträge IV zu den oben angeführten Verbandtarifen in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten:
- Ergänzung der speziellen Tarifbestimmungen;
- Neuaufnahme von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;
- Ergänzung der Reexpeditionstabellen und
- Berichtigungen und Aenderung von Frachtsätzen.

Wien, am 12. Januar 1890. (189)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im Namen der betheiligten Verbandverwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung von Tarifnachträgen. Mit 1. März n. St. 1890 gelangt zum Tarife für den obengenannten Güterverkehr ein Nachtrag VIII und zum Ausnahmetarife für Getreide etc. ein Nachtrag V zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Stationen Braunschweig (Hauptbahnhof und Ostbahnhof), dann Ergänzungen und Berichtigungen, der letztgenannte Nachtrag ausserdem noch Frachtsätze für die neuaufgenommene Station Lublinitz und geänderte Frachtsätze für Hamburg B.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen erhältlich.

Wien, am 12. Januar 1890. (190)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
auch namens der betheiligten Bahnen.

2. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“, sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 1 000 Stück offenen Güterwagen,
b) 260 „ Kohlenwagen,
c) 150 „ Kokeswagen,
d) 1 000 „ bedeckten Güterwagen,
e) 350 „ zweiachsigen Plattformwagen,
f) 50 „ vierachsigen Plattformwagen,
g) 20 250 „ normalen Flussstahl-Spiralfedern für Wagen,
h) 14 600 „ normalen Flussstahl-Tragefedern für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu 4 ℳ für a—g und zu 1,50 ℳ für h von unserm maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot von Wagen“ versehen portofrei zu dem auf den 4. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 15. Januar 1890. (191)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 7. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Januar 1890.

Inhalt:

Die Schnellzugverbindungen aller Länder der Erde.

In Nr. 93 S. 921 vor. Jahrg. d. Ztg. ist unter derselben Ueberschrift auf den Inhalt eines 1889 in England erschienenen Buches über „Schnellzüge in England und im Auslande von E. Foxwell und T. C. Farrer“ eingegangen worden. Inzwischen hat diese kurze Mittheilung zu einer gründlicheren Durchsicht des Werkes angeregt, welches übrigens in diesen Tagen eine eingehende Würdigung in Heft I des Jahrganges 1890 im „Archiv für Eisenbahnwesen“ gefunden hat.

Wir stützen uns mit den nachstehenden Mittheilungen auf diese Ausführungen im „Archiv“ von Jungnickel, sowie auf die Einsicht in das Werk selbst.

Das Werk beschreibt den Stand der schnellfahrenden Züge für 1888, und zwar sehr eingehend für England, weniger umfassend für das Europäische Festland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika; für diese Züge ist die Geschwindigkeit (einschl. Aufenthalte und ohne solche) sowie der Fahrpreis aufgezeichnet.

Für England und Amerika ist jeder Zug zu den „schnellfahrenden“ gerechnet, welcher einschl. der Aufenthalte 56 Stundenkm Geschwindigkeit hat und mindestens 56 km durchfährt; ausnahmsweise, d. h. bei grossen Steigungen, scharfen Krümmungen, langen Aufenthalten u. dergl. sind auch solche Züge eingerechnet, welche bis zu 49 Stundenkm fahren. Für alle übrigen Länder ist die untere Grenze der Geschwindigkeit bei 46 Stundenkm einschl. Aufenthalte gezogen, weil dies die übliche Schnellzuggeschwindigkeit sein soll; auch hier sind Ausnahmen wie vor eingeschlossen worden und es ist angenommen, dass solche Züge der Regel nach keine III. Klasse führen, was bekanntlich für die Preussischen Staatsbahnen und auch andere festländische Bahnen in diesem Umfange durchaus unzutreffend ist.

Die Angaben über England sind auf den Monat August als die günstigste Schnellzugjahreszeit bezogen; für das Ausland ist gleichfalls jeweils der günstigste Jahresabschnitt zu Grunde gelegt.

Die Gütefolge ist nach der aus der Fahrzeit (ohne Aufenthalte) ermittelten Geschwindigkeit bemessen.

Eine Begründung dieser Rangordnung fehlt. Die Mängel derselben leuchten ein. Berechtigt wäre sie nur dann, wenn es sich beim Schnellzugbetriebe ausschliesslich um den Sport handelte, einen Zug (gleichgültig von welcher Zusammensetzung) eine Wegstrecke von mindestens 56 km*) in der kürzest erreichbaren Zeit zu befördern. Aber selbst der Sportsmann würde für alle Züge dieselben Hindernisse vorschreiben, wenn er ihnen nach der Fahrzeit die Siegespalme zuerkennen sollte. Da es

*) Die geringste zur Bezeichnung als „Schnellzug“ erforderliche Streckenlänge.

sich aber nicht um einen Sport, sondern um Verkehrsbewältigung handelt, so wird der Werth eines Schnellzuges nicht von der reinen Fahrzeit, sondern auch von der Zahl der Reisenden und dem Umfang der Güter (Post) abhängig zu machen sein, denen er die rasche Beförderung bietet, d. h. von der Zahl und Ausstattung der mitgeführten Wagen sowie der Zahl der dem Schnellzugverkehr erschlossenen Ortschaften, also der Anlaufstationen. Alle diese Dinge, Hindernisse, Zuggewicht und Anlaufstationen sind nun von einem so maassgebenden Einflusse auf die reine Fahrzeit zwischen den Endzielen eines Zuges, dass, wenn sie bei Beurtheilung der Leistungen einzelner Verwaltungen und Länder im Schnellzugbetriebe ganz ausser Acht gelassen werden, eine solche Beurtheilung ihre praktische Bedeutung vollkommen einbüsst. Der Vergleichsmaassstab für Schnellzugleistungen — welche sich im wesentlichen als Lokomotivleistungen charakterisiren, — ist nicht Geleislänge (km) in der Zeiteinheit, sondern Last × horizontale Wegstrecke (tkm); dabei ist für die durchfahrene Geleislänge eine den überwundenen Widerständen entsprechende horizontale Wegstrecke einzuführen und für die reine Fahrzeit ohne Aufenthalte eine um die Zuschläge für An- und Abfahren verkürzte Zeit, damit auch zum Ausdruck gelange, dass es grösserer Leistung bedarf, ein Ziel mit 4 Fahrtunterbrechungen von je 1 Minute zu erreichen, als in derselben Zeit mit einer Unterbrechung von 4 Minuten Dauer dorthin zu fahren. Selbst bei einem solchen Vergleich würde nebenher zur Vervollständigung des Bildes noch die zwischen dem jeweiligen Lokomotivwechsel liegende Leistung und die Gesammtaufenthaltsdauer (mit ihrer den Betrieb immerhin erleichternden Wirkung) zu beachten sein. Hätten die Verfasser ihre Aufgabe in diesem Sinne lösen wollen, so würden sie sicherlich bald die Unmöglichkeit solchen Beginnens erkannt haben; wir machen es ihnen daher auch nicht zum Vorwurfe, dass sie sich mit dem Guten, an Stelle des Besseren begnügt haben, es wird vielmehr gern anerkannt, dass die geleistete Arbeit eine sehr verdienstliche ist. Hoffen wollen wir, dass sie den Grund zu einer weitergehenden Studie legt, dass sie namentlich innerhalb der einzelnen Staaten zu der Erwägung leitet, ob nicht das in der Statistik gesammelte Material in grösserem Umfange als bisher auf vergleichbare Einheiten nach Art der obenstehenden Andeutungen bezogen werden kann. Ohne Mitwirkung der einzelnen Verwaltnngen ist eben eine solche Arbeit vollkommen unmöglich.

Was aber den Verfassern nicht zum Ruhme gereicht, ist der Umstand, dass sie nicht selbst betonen, wie auch ihr Vergleich „hinkt", dass sie vielmehr auf diesen stark hinkenden Vergleich hin eine sehr kräftige Selbstbeweihräucherung ihres Vaterlandes vornehmen und überdies hinsichtlich anderer Länder Urtheile äussern, ohne auch nur den Versuch zu machen, dieselben durch Zahlen zu begründen. Auf diesen Theil der Arbeit wird noch zurückzukommen sein.

Auffallend erscheint es ferner, wie für die einzelne Verwaltung bezw. Staatengruppe die durchschnittliche Schnellzuggeschwindigkeit festgestellt worden ist. Die Schnellzüge der betreffenden Gruppe sind der Reihe nach mit ihrer täglich durchfahrenen Geleislänge und der durchschnittlichen Geschwindigkeit ohne und mit Einrechnung der Aufenthalte unter einander verzeichnet, wie nachstehende Tabelle für die „Great Northern" zeigt. Die für die „Great Northern" maassgebende Durchschnittsgeschwindigkeit am Fusse der Tabelle (70,5 bezw. 75,6 km) ist das arithmetische Mittel aus den in derselben Spalte darüberstehend verzeichneten Zahlen, unter Ausschluss der in [ ] gesetzten. Welche Willkür hierdurch in das Rangverhältniss hineingetragen wird, leuchtet ohne weiteres ein Werden bei dieser Rechnungsart die Strecken Kings Cross Retford mit 73,4 bezw. 77,2 km Geschwindigkeit und 1 559 km Weg, sowie Kings Cross-Grantham mit 86,2 km Geschwindigkeit und 339 km Weg, d. i. 12 % der Gesammtleistung, ausser Acht gelassen, so werden auf der „Great Northern" statt der 14 393 Zugkm mit 75,6 Stnndenkm Durchschnittsgeschwindigkeit noch 12 494 Zugkm mit 73,2 Stundenkm gefahren. Ist das überhaupt noch ein Durchschnitt oder Maassstab zu nennen? Beschleicht den Leser da nicht ein Bedauern um die zur Ermittelung derartiger Durchschnittszahlen aufgewendete Mühe und Arbeit?

Hier war doch unter Aufwendung geringer rechnerischer Mehrarbeit die Möglichkeit geboten, aus den insgesammt geleisteten Zugkilometern und der darauf verwendeten Zeit die wirklich durchschnittlich auf 1 km entfallende Geschwindigkeit zu ermitteln!

Great Northern.

Entfernung km	zwischen	Zahl der Züge	Durchschnittszeit	Geschwindigkeit mit Aufenthalt km	Geschwindigkeit ohne Aufenthalt km	Zugkilometer
302,5 {	Kings Cross-York .	14	4° 9'	72,9	76,8	*)4235
	„ „ .	6	4° 27'	68,0	73,4	1 815
298,5	Kings Cross Leeds .	14	4° 15'	68,6	75,6	4 179
[27,4	Wakefield-Bradford .	11	0° 29'	56,3	61,9]	—
222,8	Kings Cross-Retford .	7	3° 2'	73,4	77,2	1 559
169,7	Kings Cross-Grantham	2	1° 58'	86,2	86,2	339
144,8	Nottingham-York . .	1	2° 4'	70,0	76,8	145
35,8	Nottingham Grantham	12	0° 31'	69,2	71,6	430
39,8	Lincoln-Grantham .	4	0° 35'	68,4	71,3	159
122,7	Peterboró-KingsCross	1	1° 53'	65 2	71,6	122
51,5	Doncaster-York . .	2	0° 50'	61,9	68,6	103
93,3	Cambridge-Kings Cross	14	1° 22'	68,4	73,6	1 307
	Insgesammt	77	durchschn.	70,5	75,6	14 393

England.

Die Englischen Verwaltungen sind in der Reihenfolge besprochen, welche ihrem Range nach der oben beleuchteten Durchschnittsgeschwindigkeit (ohne Aufenthalt) entspricht. Ausser einer Tabelle nach Art der vorstehenden sind jeweilig noch die Geschwindigkeiten der besten Schnellzüge der einzelnen Verwaltungen verzeichnet. Den Schluss bilden die Schottischen und Irischen Bahnen.

Mit den schwierigsten Betriebsverhältnissen kämpft der Schnellzugverkehr auf der „Highland"bahn, deren Strecken eingeleisig sind und welche auf den 144 Meilen (230,4 km) zwischen Perth und Inverness einen Höhenunterschied von 447 m überwindet. Wie viel davon auf Steigung und Gegensteigung entfällt, ist nicht ersichtlich. Die Zusammensetzung dieser Schnellzüge ist höchst originell; so fanden sich in Perth am 7. August 1888 aus allen Theilen Englands zu einem solchen Schnellzuge folgende Wagen zusammen:

2 Pferdewagen . . London-Bright.-South Coast,
1 Equipagewagen . „ „ „ „
1 Pferdewagen . . „ „ „ „
1 „ . . London-North Western,
1 „ . . North Eastern,
1 Salonwagen . . London-Nord Western,
1 Pferdewagen . . „ „ „
1 Salonwagen . . Midland,
1 Gepäckwagen . . „
1 Equipagewagen . „
1 Pferdewagen . . „
1 „ . . London-North Western,
1 Gepäckwagen . . North British,
3 Pferdewagen . . „ „
1 Schlafwagen . . East Coast,
1 Salonwagen . . Great Northern,
1 Personenwagen . West Coast,
1 „ . Midland,
1 Gepäckwagen . . London-North Western,
1 Pferdewagen . . London-South Western,
1 Personenwagen . London-North Western,
1 Fleischwagen . . „ „ „
1 P. O. (Post?) wagen . . . . Highland Ry.,
1 Gepäckwagen . . . . „
1 Personenwagen III. Kl. . . „
1 „ I. „ . . „
1 „ II. „ . . „

*) Schottische Expresszüge.

1 Personenwagen III. Kl. . . Highland Ry.,
1 Gepäckwagen . . . . „
1 Personenwagen III. Kl. . . „
1 „ I. „ . . „
1 „ III. „ . . „
1 Dienstwagen (für Zugführer) „

36 Wagen von 10 Verwaltungen, befördert von 2 Zug- und einer Schiebelokomotive.

Ein solcher Schnellzug soll allerdings bei seiner Ankunft uf einer Station der Highlandbahn auf das Stationspersonal eradezu lähmend wirken, so dass seine Abfertigung eine Unumme Zeit erfordert.

Irland hat bei 5 Millionen Einwohnern nur 2 Schnellüge zwischen Dublin und Cork; die Irische Spur hat 1,6 m 5 ' 3"); leider fehlen dem Lande billigere Bahnen (mit engerer Spur) vollkommen.

Nachstehende Tabelle umfasst das Ergebniss für alle Englischen Verwaltungen.

Zahl der Züge	Verwaltung	Geschwindigkeit mit Aufenthalt km	Geschwindigkeit ohne Aufenthalt km	Prozentsatz der Züge m. III. Kl. %	Gesammtleistung in km	Bemerkungen Geschw. (ohne Auf.) der besten Züge km
	England					
93	Great Northern . . .	70,5	75,6	100	15 356	88,5
97	Midland	68,2	74,4	100	18 312	81,3
135	North Western . . .	66,8	71,8	94	23 228	85,8
23	Great Western . . .	64,4	70,4	75	6 281	80,5*)
6	London and South Western	66,6	70,2	100	2 132	72,4
39	North Eastern . . .	64,4	70,2	100	6 570	85,8
46	Manch., Sheff. and Lincs.	67,6	69,6	100	3 388	74,0
2	Hull and Barnsley .	63,6	69,7	100	170	69,7
9	Chatam and Dover .	66,8	69,2	22	1 136	73,0
2	Tilbury and Southend	69,2	69,2	—	115	69.2
52	Greath Eastern . . .	65,3	68,9	100	6 711	73,4
14	South Eastern . . .	68,6	68,6	30	1 899	75,6
17	Brighton	67,6	68,0	48	2 513	74,8
36	Lanc. and Yorkshire .	61,1	65,6	100	2 426	66,8
1	Furness	61,1	65,6	100	47	65,5
	Schottland					
14	Glasgow and South Western	70,0	73,2	100	2 232	77.2
46	Caledonian, ...	66,8	69,5	100	4 808	86,9
36	North British . . .	66,8	68,6	100	2 895	67,6
2	Highland	57,9	61,9	100	463	61,9
	Irland					
2	Great Southern and Western	65,0	67,6	—	531	67,6
672	Insgesammt . .	67,0	71,6	93	101 213	88,5**)

Die unter Bemerkungen angegebenen Geschwindigkeiten der besten Züge sind jeweilig als Durchschnitt von der ganzen Fahrt ermittelt. Einzelne Stationsabschnitte sind naturgemäss mit grösserer Geschwindigkeit durchfahren worden. Die höchsten in England im regelmässigen Betriebe erreichten Schnellzuggeschwindigkeiten datiren vom August 1888 aus dem „race to Edinburgh", welches von den 3 Verwaltungen Great Northern, Midland und North Western von London aus veranstaltet wurde. Nach allmählichen Steigerungen wurde in der Zeit vom 14.—31. August auf der London - North Western mit einer grössten Geschwindigkeit (ohne Aufenthalt) von 86,4 km, auf der Midland mit 82,9 km und auf der Great Northern mit 90 km Geschwindigkeit (bezogen auf die am schnellsten durchfahrenen Stationsabschnitte der Gesammtstrecke) fahrplanmässig gefahren. Häufig sollen diese Geschwindigkeiten überschritten worden sein. So heisst es, es sei am 31. August die Fahrt von York nach New Castle (North Eastern im Anschluss an Great Northern) = 128,96 km einschliesslich eines Aufenthalts von 1,50 Minuten auf einer Zwischenstation, in 1 Stunde 23,25 Minuten d. h. mit 92,8 km in der Stunde einschliesslich Aufenthalt zurückgelegt worden sein; auf die ganze Fahrt bezogen ist die Geschwindigkeit (einschliesslich Aufenthalt) nicht unter 90 km gewesen.

Die an der Meile gemessene grösste Geschwindigkeit (auf 2 Meilen beobachtet) soll auf dieser Fahrt 122,4 km betragen haben, während anschliessend hieran verschiedene Meilen mit 120 km gefahren wurden. Der Zug bestand aus 7 Wagen (nähere Angaben fehlen), die Lokomotive war eine neuere Worsdell'sche Verbundlokomotive.

Die Verfasser halten die oben wiedergegebene Reihenfolge der Verwaltungen selbst nicht als dem Verdienste entsprechend, wollen für das Verdienst vielmehr in der Schnellzugdichtigkeit, bezogen auf die von Schnellzügen befahrenen Strecken, einen Maassstab erblicken und ordnen hiernach die Verwaltungen wie folgt:

Betriebslänge km	Verwaltung	Betriebslänge für Schnellzugbetrieb km	Tägliche Schnellzugleistung km	Schnellzugdichte Spalte 4 / Spalte 3
1	2	3	4	5
1 572	Great Northern .	467	15 356	32,93
3 015	North Western .	1 142	23 228	20,34
2 085	Midland	1 110	18 312	16,50
462	Manch., Sheff. a. Lincs.	209	3 389	16,22
2 539	North Eastern .	547	6 570	12,01
766	Brigthon . . .	282	2 513	} 8,94
560	Glasgow and S. Western . . .	249	2 232	}
1 527	Great Eastern .	772	6 711	} 8,70
673	South Eastern .	217	1 899	}
822	Lanc. a. Yorksh.	306	2 426	7,93
1 261	Caledonian . . .	676	4 807	} 7,10
290	Chatam a. Dover	161	1 136	}
3 958	Great Western .	1 023	6 281	6,14
1 653	North British .	507	2 895	5,71
1 393	South Western .	451	2 132	4,73
684	Highland . . .	232	463	} 2,00
106	Hull a. Barnsley	85	169,7	}
109	Tilburg a. Southend	57,5	115	}
840	Gt. S. a. W. (Irland)	265	531	}
224	Furness	47	46,7	0,99
24 539		8 805	101 212,5	12,63

Die Zunahme des Schnellzugverkehrs in England in den letzten 20 Jahren ist beträchtlich gewesen, die der Geschwindigkeit verschwindet dagegen.

Im Jahre	verkehrten Schnellzüge	mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit einschliesslich der Aufenthalte km	mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit ausschliesslich der Aufenthalte km	durchliefen täglich km
1871	250	60,2	64,6	23 700
1883	409	66,6	70,9	42 600
1888	672	66,7	71,2	62 900

Namentlich für die Wagen III. Klasse sind seit 1871 erhebliche Verbesserungen zu verzeichnen; dieselben haben Kissen erhalten, der Raum für die Knie ist jetzt ausreichend bemessen; es sind Hutnetze und Fusswärmer eingeführt worden, die Federung ist erheblich besser; zu alledem ist auch die Sicherheit gegen Unfälle erheblich gewachsen.

Das alles hätte nach Meinung der Verfasser nicht besser werden können, wenn alle Bahnen dem Staate unterstellt gewesen wären; es zeigt jedoch auch, dass das Englische Publikum an die Ausstattung der III. Klasse sehr geringe Ansprüche stellt und dass diesen Ansprüchen bei den Preussischen Staatsbahnwagen III. Klasse trotz Fehlens der Kissen sicherlich entsprochen ist.

*) Breite Spur.
**) Höchste Geschwindigkeit.

40 Meilen in der Stunde einschliesslich Aufenthalt (64,5 km) ist für das Nichtenglische Ausland — wie am Schlusse des Abschnittes über England ausgeführt wird — der Punkt, an welchem es für die Eisenbahnverwaltungen heisst: „bis hierher und nicht weiter", während dies in England eine ganz alltägliche Geschwindigkeit ist, die vielfach, so z. B. im Sommer 1888, in einem Umfange übertroffen wurde, wie es für das gesam Ausland einfach zu den Unmöglichkeiten gehört.

Dass die Preussischen Staatseisenbahnen mit einzeln Zügen dieses Schnellzugideal (64,5 km) bereits erreicht hab ohne dass sich Unregelmässigkeiten eingestellt hätten, werd wir in nächster Nummer zeigen.

(Schluss folgt.)

Statistik über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1888.

Der statistische Bericht über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1888 ist kürzlich erschienen. Wir entnehmen demselben die nachstehenden Mittheilungen:

Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, welcher die obere Leitung und Verwaltung sämmtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie des Ludwig-Donau-Mainkanales und der Bodensee-Dampfschifffahrt obliegt, waren als äussere Aufsichtsbehörden und Vollzugsorgane im Jahre 1888 untergeordnet: 10 Oberbahnämter, 3 Centralwerkstätten, 3 Centralmagazinverwaltungen, 1 Kanalamt, 1 Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt und 12 Eisenbahn-Bausektionen. Die Sektion Freyung für den Bau der Lokalbahn Passau-Freyung wurde am 1. September 1888 und die Sektion Brückenau für den Bau der Lokalbahn Jossa-Brückenau am 21. September 1888 neu errichtet, während die Sektion Hilpoltstein am 1. September 1888 aufgelöst worden ist. Der Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen, welcher die obere Leitung und Verwaltung des gesammten Post- und Staatstelegraphenwesens übertragen ist, sind 7 Oberpostämter unmittelbar unterstellt. Am Schlusse des Jahres 1888 war der Stand der den bezeichneten Mittelstellen untergeordneten Anstalten folgender: 8 Post- und Bahnämter, 21 Postämter, 20 Bahnämter, 15 Post- und Bahnverwaltungen, 9 Postverwaltungen, 20 Bahnverwaltungen, 384 Post- und Bahnexpeditionen I. Klasse, 48 Postexpeditionen mit statusmässigem Personal, 900 Postexpeditionen auf Dienstvertrag, 78 Bahnexpeditionen I. Klasse, 51 Post- und Bahnexpeditionen II. Klasse, 14 Bahnexpeditionen II. Klasse, 36 Stadtpostexpeditionen, 16 Filialpostexpeditionen, 5 Haltestellen mit Postexpedition und Güterabfertigung, 1 Haltestelle mit Postexpedition, 79 Haltestellen mit Güterabfertigung, 2 Haltestellen mit Viehabfertigung, 79 Haltestellen nur für Personenabfertigung, 48 Halteplätze, 91 Postablagen, 425 Poststallhaltungen, ferner 17 selbständige Telegraphenstationen, 649 mit dem Post- und 609 mit dem Eisenbahndienste vereinigte Telegraphenstationen, 6 Kanaleinnehmereien und 3 Bodensee-Expeditionen.

Die finanziellen Hauptergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten für das Jahr 1888 sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, welcher wir die Ergebnisse des Jahres 1887 in Klammern beigefügt haben.

Lfde. Nr.	Verkehrsanstalten	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Ueberschuss ℳ
1	Staatseisenbahnen . .	99 959 683 (92 526 472)	55 151 834 (51 398 801)	44 807 849 (41 127 671)
2	Posten u. Telegraphen	16 817 600 (14 886 538)	14 556 811 (12 458 156)	2 260 789 (2 428 382)
3	Bodensee-Dampfschifffahrt.	505 614 (394 815)	365 327 (306 976)	140 287 (87 839)
4	Donau-Mainkanal . .	112 888 (113 367)	207 522 (259 024)	— 94 634 — (145 657)
	zusammen	117 395 785 (107 921 192)	70 281 494 (64 422 957)	47 114 291 (43 498 235)

Im Budget war der Ueberschuss für ein Jahr (1888) der XIX. Finanzperiode veranschlagt auf 36 570 408 ℳ und der Ausfall bei dem Ludwig-Donau-Mainkanal auf 122 716 ℳ; demnach ist gegenüber dem Budget der Ueberschuss höher um 10 638 517 ℳ und der Ausfall niedriger um 28 082 ℳ.

Das Bayerische Bahnnetz hat im Jahre 1888 eine Erweiterung um 128,91 km erfahren und zwar gelangten im Laufe des Jahres 1888 folgende Bahnstrecken zur Eröffnung:

1. am 1. Juni die einer gesonderten Betriebsleitung in Beilngries unterstellte, bereits am 8. Oktober 1887 provisorisch eröffnete, 27,05 km lange normalspurige Lokal- und Sekundärbahnstrecke Neumarkt i. Oberpf.-Beilngries mit den Stationen: Sengenthal (Halteplatz), Greisslbach (Haltestelle mit Güterdienst), Wappersdorf (Halteplatz), Mül hausen a. S. (Haltestelle mit Güteragentur), Pollanten (Hal platz), Berching (Haltestelle mit Güterdienst), Plankstett (Haltestelle mit Güteragentur), Gösselthal (Halteplatz) u Beilngries (Bahnexpedition I. Klasse); ferner die 9,77 k lange Abzweigung von Greisslbach nach Freysta mit den Stationen: Sulzbürg (Haltestelle mit Güteragentu Thannhausen (Halteplatz) und Freystadt (Haltestelle m Güterdienst);
2. am 1. Juni die einer gesonderten Betriebsleitung in Gredi unterstellte, bereits am 25. Oktober 1887 provisorisch e öffnete, 39,22 km lange normalspurige Lokal- und Sekundä bahnstrecke Roth-Greding mit den Stationen: Lo garten-Roth (Haltestelle mit Güteragentur), Hofstett (Halteplatz), Eckersmühlen (Haltestelle mit Güteragentu Lösmühle (Halteplatz), Hilpoltstein (Haltestelle mit Güte dienst), Unterrödl (Halteplatz), Heydeck (Haltestelle m Güterdienst), Zell a. R. (Halteplatz), Eysölden (Haltestel mit Güterdienst), Alfershausen (Halteplatz), Thalmässi (Haltestelle mit Güterdienst), Göllersreuth (Halteplat Höbing (Haltestelle mit Güteragentur), Hausen (Halteplat und Greding (Bahnexpedition I. Klasse);
3. am 15. Oktober, zunächst nur provisorisch, die einer g sonderten Betriebsleitung in Passau unterstellte, 34,06 k lange normalspurige Lokal- und Sekundärbahnstrec Pocking-Passau mit den Stationen: Ruhstorf (Halt stelle mit Güteragentur), Sulzbach a. Inn, Engertsha Höhenstadt, Fürstenzell (Haltestellen mit Güterdiens Neukirchen-Ort (Halteplatz), Neukirchen a. Inn und Ne stift (Haltestellen mit Güterdienst) und
4. am 25. Oktober, zunächst nur provisorisch, die einer g sonderten Betriebsleitung in Reichenhall unterstellte, 18,81 k lange normalspurige Lokal- und Sekundärbahnstrec Reichenhall-Berchtesgaden mit den Statione Reichenhall-Kirchberg, Gmain, Hallthurm (Halteplätze Bischofswiesen (Haltestelle mit Güterdienst), Gmundbrück (Halteplatz) und Berchtesgaden (Haltestelle mit Güterdienst

Der Umfang der Bahnlinien und deren Baukosten am Schlusse des Jahres 1888 stellen sich wie folgt:

	km	Baukosten ℳ	Baukosten auf 1 k[m] ℳ
In Staatsregie, bezw. durch die vorm. Bayerische Ostbahn gebaut	3 923,09	913 120 267	232 755
in Staatsregie usw. gebaute Vizinalbahnen	167,31	15 455 611	92 377
normalspurige Lokalbahnen . .	303,71	14 817 137	48 787
durch Kommunen oder Private gebaut	304,64	34 028 571	111 701
Eigenthumslänge der normalspurigen Bahnen	4 698 75	977 421 586	208 017
hierzu schmalspurige Lokalbahn Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt	5,17	350 373	67 770
Summe der Eigenthumslänge .	4 703,92	977 771 959	207 863

Unter Berücksichtigung der verpachteten 103,08 k und der gepachteten 50,24 km betrug die Betriebslänge End 1888 und zwar der normalspurigen Strecken 4 645,91 km, de schmalspurigen Strecke 5,17, zusammen 4 651,08 km gege 4 522,17 km im Vorjahre.

Von der gesammten Eigenthumslänge werden 3 893,34 k als Hauptbahnen und 805,58 km als Bahnen untergeordnete Bedeutung (Vizinal-, Lokal- und Sekundärbahnen) betriebe Von der Eigenthumslänge liegen die Strecken von der Grenz bei Waldsassen über Eger bis zur Grenze bei Asch und von d Grenze bei Schirnding bis Eger mit zusammen 47,23 km i Oesterreich und 4 656,69 km im Königreich Bayern und zwar in

Regierungsbezirk		durchschnittlich auf	
		100 qkm	10 000 Einwohner
	km	km	km
Oberbayern	1 073,23 (1 054 47)	6 418 (6,306)	10 587 (10.401)
Niederbayern	544 67 (510 61)	5,062 (4,746)	8 209 (7,696)
Oberpfalz u. Regensburg	643,15 (606 33)	6,656 (6 275)	11.917 (11 235)
Oberfranken	461,71 (461,71)	6 595 (6 595)	7.993 (7,993)
Mittelfranken	691,08 (651,86)	9,126 (8,608)	10,243 (9,662)
Unterfranken u. Aschaffenburg	549 40 (549,40)	6 541 (6 541)	8,852 (8,852)
Schwaben u. Neuburg	693,40 (693,40)	7,065 (7,065)	10.628 (10 628)
zusammen im Vorjahre 1887	4 656 69 (4 527,78)	6 659 (6,475)	9,918 (9,548)

Von der gesammten Betriebslänge = 4 651.08 (4 522,17) km mit 804 (755) Stationen entfallen auf die Oberbahnämter Augsburg 386,23 (386,23) km mit 65 (65) Stationen, Bamberg 441,00 (441,00) km mit 76 (76) Stationen, Ingolstadt 394,06 (394,06) mit 63 (59) Stationen, Kempten 406,50 (406,50) km mit 61 (60) Stationen, München 368,03 (368,03) km mit 58 (58) Stationen, Nürnberg 412,73 (412,73) km mit 71 (70) Stationen, Regensburg 551,81 (488,66) km mit 92 (78) Stationen, Rosenheim 456,63 (519,78) km mit 62 (75) Stationen, Weiden 495,65 (495,65) km mit 68 (68) Stationen, Würzburg 421,96 (421,96) km mit 73 (73) Stationen und auf die Lokalbahn-Betriebsleitungen 316,48 (187,57) km mit 115 (73) Stationen.

Zweigeleisig sind 410,63 (306,31) km der Eigenthums- und 372.24 (277,81) km der Betriebslänge.

Von der Betriebslänge dienen 21,38 km ausschliesslich dem Güterverkehr, demnach beträgt die Betriebslänge der normalspurigen Strecken für den Personenverkehr 4 624,53 bezw. 4 550,83 km im Jahresdurchschnitte und für den Güterverkehr 4 645,91 bezw. 4 572,21 km im Jahresdurchschnitte. Die Eigenthumslänge beträgt 4 625,05 km bezw. einschliesslich der schmalspurigen Strecke Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt 4 630,22 km im Jahresdurchschnitte.

Die Anzahl sämmtlicher nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 232 mit einer Länge von 115,83 bezw. 144,69 km.

Am Schlusse des Jahres 1888 waren an Fahrbetriebsmitteln für die normalspurigen Strecken vorhanden: 550 (544) Lokomotiven für Personenzüge, 417 (414) für Güterzüge und 113 (113) für den Rangirdienst, zusammen 1 080 (1 071) und 860 (859) besondere Tender, ausserdem 23 (23) Hof- und Salonwagen mit 219 Plätzen, 48 (47) Personenwagen I. Klasse mit 1 089 Plätzen, 457 (459) I. und II. Klasse mit 12 112 Plätzen, 482 (489) II. Klasse mit 14 778 Plätzen, 253 (247) II. und III. Klasse mit 9 735 Plätzen, 1 486 (1 481) III. Klasse mit 64 281 Plätzen, zusammen 2 749 (2 746) mit 102 214 (102 133) Plätzen und zwar 111 (111) Salon-, 5 529 (5 658) I. Klasse, 25 596 (25 816) II. und 70 978 (70 548) III. Klasse, ferner 256 (256) Bahnpostwagen mit einer Tragfähigkeit von 1 280 t, 667 (647) Gepäck- und Dienstwagen (ausschliesslich 14 Gepäckwagen in den Orientexpresszügen) mit 3 270 t Tragfähigkeit, 8 228 (8 255) bedeckte Güterwagen mit 81 780 t Tragfähigkeit, 7 613 (7 526) offene Güterwagen mit 71 659 t Tragfähigkeit und 248 (253) Viehwagen mit 2 480 t Tragfähigkeit, zusammen 17 401 (17 211) Gepäck-, Güter- und Viehwagen mit einer Gesammttragkraft von 164 504 (163 758) t, zu welchen noch 60 Heizwagen treten.

Im Berichtsjahre wurden von den Lokomotiven bei 506 830 (447 552) + 1 348 Fahrten 26 238 660 (24 525 026) + 1 713 634 Nutzkilometer und einschliesslich des Rangirdienstes 32 747 783 (31 485 650) + 2 262 133 Lokomotivkm, d. i. durchschnittlich auf 1 Lokomotive 31 408 (29 479) + 1 929 km geleistet.

Die Anzahl der auf den normalspurigen Strecken von den Lokomotiven geleisteten Fahrten betrug in Schnell- usw. Zügen 30 048 (30 651) — 603, in Personen- usw. Zügen 149 829 (139 693) + 10 136, in Güterzügen mit Personen 155 804 (126 958) + 28 846, in Güterzügen ohne Personen 80 005 (69 473) + 10 532, in Sonder- usw. Zügen 5 997 (5 042) + 955 und in Materialzügen 7 169 (5 698) + 1 471, zusammen 428 852 (377 515) + 51 337 Fahrten.

An Wagenachskilometern wurden a) von den eigenen Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen und auf fremden Bahnen zusammen zurückgelegt und zwar von den Personenwagen 167 218 811 (29 260 auf die Achse), von den Gepäck-, Heiz- und Dienstwagen 54 984 518 (37 240 auf die Achse), von den Vieh-, Kohlen-, Güter- und Bahndienstwagen 625 768 629 (18 481 auf die Achse), zusammen 847 971 958 (20 656 auf die Achse), ausserdem von den Bahnpostwagen 30 101 807 (56 056 auf die Achse), überhaupt 878 073 765 (838 780 854) + 39 292 911 d. i. 21 113 (20 305) + 808 auf die Achsen; b) von den eigenen und fremden Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen: Personenwagen 173 874 623 (38 207 auf das Kilometer Bahnbetriebslänge), Gepäck-, Heiz- und Dienstwagen 56 962 724 (12 517 auf das Kilometer Bahnbetriebslänge), Vieh-, Kohlen-, Güter- und Bahndienstwagen 692 125 933 (151 377 auf das Kilometer Bahnbetriebslänge), zusammen 922 963 280 (201 864 auf das Kilometer Bahnbetriebslänge), ausserdem von Bahnpostwagen 29 924 657 (6 576 auf das Kilometer Bahnbetriebslänge), überhaupt 952 887 937 (897 356 108) + 55 531 829 oder auf das Kilometer Bahnbetriebslänge 208 409 (199 257) + 9 152.

Kosten der für die Leistungen der Betriebsmittel verwendeten Materialien auf den normalspurigen Strecken: Materialverbrauch der Lokomotiven 8 011 (7 934) + 77 cbm Holz, 143 212 (142 885) + 327 cbm Stichtorf, 6 825 (8 522) — 1 697 cbm Maschinentorf, 114 601 (106 381) + 8 220 t Ruhrkohle, 20 808 (11 151) + 9 657 t Saarkohle, 16 727 (16 810) — 83 t Sächsische Steinkohle, 124 686 (117 141) + 7 545 Böhmische Steinkohle, 43 740 (41 858) + 1 882 t Böhmische Braunkohle und 26 592 (23 492) + 3 100 Braunthaler Braunkohlen; ausserdem kam noch zur Verwendung 12 161 (12 873) — 712 kg Talg und Rüböl, 575 091 (528 907) + 46 184 Kilogramm Mineralöl, 165 971 (154 008) + 11 963 kg Oelmischung, überhaupt im ganzen 848 370 (785 665) + 62 705 kg. Nach dem Heizwerthe in Ruhrkohlen übersetzt wurden 316 175 (289 827) + 26 348 t Brennmaterial verbraucht. Die Kosten des Brennmaterials zur Lokomotivfeuerung (einschliesslich der Beförderungs- und Ladekosten) betrugen 4 425 079 (4 037 648) *M.*, diejenigen des Schmiermaterials für Lokomotiven und Tender 279 876 (258 120) *M.*, des Putz- und Verpackungsmaterials für Lokomotiven und Tender 92 689 (89 847) *M.*, des Schmiermaterials für die Wagen 73 804 (72 726) *M.*, des Putzmaterials für die Wagen 18 340 (17 986) *M.* und des Desinfektionsmaterials für die Wagen 6 969 (4 799) *M.* Für die Beleuchtung der Züge wurden 149 977 (136 664) *M.* und für die Erwärmung derselben 23 506 (22 171) *M.* verausgabt. Die Gesammtkosten des verbrauchten Materials für die Leistungen aller Betriebsmittel betrugen 5 070 240 (4 639 960) + 430 280 *M.* oder durchschnittlich auf 1000 Nutzkilometer 193,24 (189,19) *M.* und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 5,32 (5,17) *M.*

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel auf den normal- und schmalspurigen Strecken zusammen wurden verausgabt für die Werkstätten an Löhnen 2 906 868 (2 684 654) *M.*, an Materialien 3 077 818 (2 675 837) *M.*, an Generalkosten 916 821 (837 908) *M.*, zusammen 6 901 507 (6 198 399) Mark. Von der Gesammtausgabe entfallen auf Unterhaltung der Betriebsmittel, soweit dieselbe der Verwaltung zur Last fällt, 5 261 543 (4 801 033) *M.* und auf sonstige Bauausführungen (einschliesslich jener für die Postwagen (114 849 *M.*) 1 639 964 (1 397 366) *M.* Ausserdem sind für Erhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel 1 137 518 (1 078 106) *M.* verausgabt, daher Gesammtausgabe (5 261 543 + 1 137 518 *M.*) 6 399 061 *M.*, welche sich vertheilt auf Lokomotiven und Tender nebst Zubehör für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Theile überhaupt 2 688 398 (2 555 289) *M.*, d. i. auf 1 Lokomotive 2 497 (2 388) *M.*, auf 1 000 Nutzkm 102 (104) *M.* und auf 1 000 Lokomotivkm 80 (81) *M.*, für Erneuerung ganzer Lokomotiven und Tender 291 215 (265 800) Mark, bezw. zusammen 2 979 613 (2 821 089) *M.*, auf Personenwagen nebst Zubehör für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Theile überhaupt 1 011 428 (873 462) *M.*, d. i. auf 1 Achse 177 (154) *M.* und auf 1 000 Achskm 6,04 (5,37) *M.*, für Erneuerung ganzer Wagen 168 824 (274 175) *M.*, zusammen 1 176 252 (1 147 637) *M.*, auf Gepäck-, Dienst- und Güterwagen nebst Zubehör für laufende Unterhaltung und Erneuerung einzelner Theile überhaupt 1 968 252 (1 802 854) *M.*, d. i. auf 1 Achse 56 (52) *M.* und auf 1 000 Achskm 2,90 (2,80) *M.*, für Erneuerung ganzer Wagen 219 650 (77 790) *M.* bezw. zusammen 2 187 902 (1 880 644) *M.*, auf Wagendecken nebst Zubehör 28 315 (6 243) *M.*, auf Hilfsanstalten, Drahtseile, Rollen, Blockwagen und sonstige Geräthe der Trajekte 4 588 (4 955) *M.* und auf „Insgemein“ einschliesslich der Heizwagen 22 390 (18 571) *M.*

Auf den normal- und schmalspurigen Strecken zusammen betrugen die gesammten laufenden Ausgaben für die Zugkraft 12 883 411 (12 052 278) *M.* oder auf 1 000 Nutzkm 490 (491) *M.* und 1 000 Wagenachskm aller Art 13,52 (13,43) *M.* Unter Hinzurechnung der Ausgaben für Erneuerung ganzer Lokomotiven und Tender mit 291 215 (265 800) *M.* beziffern sich die Gesammtkosten der Zugkraft auf 13 174 626 (12 318 078) + 856 548 *M.*

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 115 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 140 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Rundreiseverkehre betheiligten Belgischen, Schweizerischen und Skandinavischen Nichtvereins-Verwaltungen, betreffend den Vereins-Rundreiseverkehr (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Aus der Thronrede.

Ueber die Eisenbahnvorlagen, welche dem am 15. d. Mts. eröffneten Preussischen Landtage gemacht werden sollen, enthält die Thronrede folgende Stelle: „Um die Vortheile der einheitlichen Staatsverwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens weiteren Landestheilen zuzuwenden, wird Ihnen die Erwerbung noch einiger Privateisenbahnen in Vorschlag gebracht werden, und auch in diesem Jahre eine Vorlage wegen Ausdehnung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Staatseisenbahnnetzes zur Beschlussfassung zugehen."

Preussische Staatsbahnen: Jahresbericht.

Beiden Häusern des Landtages ist seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten von Maybach der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staats verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1888/89 zugegangen, aus welchem wir demnächst genaue Mittheilungen bringen werden; auch sind dem Hause der Abgeordneten bereits zugegangen: der Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung während der Zeit vom 1. Oktober 1888 bis dahin 1889, sowie die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths im Jahre 1889.

Etat der Preussischen Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1890/91.

Der soeben dem Preussischen Landtag zugegangene Etat der Eisenbahnverwaltung für das Jahr vom 1. April 1890/91 sieht eine Gesammteinnahme von 851 685 405 ℳ, d. s. 76 661 731 Mark mehr vor. Die dauernden Ausgaben betragen 522 079 184 Mark, d. s. 25 612 453 ℳ mehr. Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben betragen 17 807 000 ℳ, d. s. 6 486 000 ℳ mehr, so dass ein Ueberschuss von 311 799 221 ℳ verbleibt.

Wir entnehmen demselben folgende Details zunächst über den Umfang der Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen (Tit. B). Im ganzen ist dafür eine Summe von 55 380 000 Mark, d. i. 6 641 000 ℳ mehr angesetzt, gegenüber den wirklichen Ergebnissen für 1888/89, welche mit 48 739 034 ℳ abschliessen. Von obigem Mehr entfallen auf die Eröffnung neuer Strecken 1 325 000 ℳ, der Rest von 4 985 000 ℳ auf die Deckung der gesteigerten Anforderungen des Verkehrs überhaupt, namentlich in Rücksicht auf die gesteigerten Löhne. — Im Tit. 15 sind für die Unterhaltung der Betriebsmittel im ganzen 56 048 000 ℳ veranschlagt, wodurch die wirkliche Ausgabe 1888/89 um rund 6 139 000 ℳ überschritten wird. Der Mehraufwand ist besonders für die Unterhaltung der Lokomotiven, der Personenwagen, der Gepäck- und Güterwagen erforderlich und findet darin seine Begründung, dass infolge des stetig wachsenden Verkehrs die Betriebsmittel stärker beansprucht werden. Von den für Ergänzungen an Lokomotiven und Wagen vorgesehenen Mitteln von 1 983 100 ℳ sind 1 111 300 ℳ zur Errichtung einer weiteren Anzahl von Personenzuglokomotiven, Personen- und Gepäckwagen, sowie 686 000 ℳ zur beschleunigten Ausrüstung der Wagen mit Sicherheitskuppelungen bestimmt. — Für Erneuerung des Oberbaues (Tit. 16) beträgt der Voranschlag 36 419 000 ℳ oder 6 246 000 ℳ mehr gegen das wirkliche Erforderniss im vorjährigen Etat. Im einzelnen vertheilt sich der Mehrbetrag auf: Schienen und Kleineisenzeug 2 398 000 ℳ, Weichen 508 000 ℳ, Schwellen 3 340 000 ℳ — Die Kosten der Erneuerung der Betriebsmittel (Tit. 17) sind wie folgt veranschlagt: 15 808 800 ℳ für neue Lokomotiven, 4 443 100 ℳ für Personenwagen, 14 424 100 Mark für Gepäck- und Güterwagen, in Summa 34 677 000 ℳ, was ein Mehr von 11 784 000 ℳ in sich schliesst. Dieser Mehrbetrag entsteht dadurch, dass in 1890/91 157 Lokomotiven und 856 Wagen mehr zu erneuern sein werden, als im Vorjahre, bei nicht unerheblich gestiegenen Betriebsmittelpreisen. — Der Etat enthält unter Anlagen noch eine Zusammenstellung über die veranschlagten Gebrauchsquantitäten, der wir folgendes entnehmen. Es beziffern sich die Gesammtkosten der Anschaffungen für Schienen auf 12 324 600 ℳ (Grundpreis durchschnittlich für 1 t 130 ℳ). Für Kleineisenzeug auf 5 097 900 ℳ (Grundpreis 168,65 ℳ), eiserne Lang- und Querschwellen auf 5 200 400 Mark (Grundpreis 123 ℳ), Stahl und Eisen für Oberbau auf 22 622 900 ℳ, Weichen 2 867 400 ℳ, Steinkohlen und Koks auf 30 961 000 ℳ (Grundpreis für 1 t durchschnittlich 7,73 ℳ). Im ganzen genommen ergibt sich für die oben aufgeführten Erneuerungen und Ergänzungen ein Mehr von 30 810 000 ℳ gegenüber dem wirklichen Erforderniss des Vorjahres, was somit in höherem Maasse die Produktion alimentiren würde.

Preussische Staatsbahnen: Neuorganisation.

In der Abgrenzung der Direktionsbezirke ist nach der allgemeinen Erläuterung zum Etat eine Aenderung insoweit in Aussicht genommen, als das der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Essen am 1. April 1890 aufgelöst und der bisherige Verwaltungsbezirk desselben dem der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Essen zugetheilt werden soll. Die Vereinigung der in dem wirthschaftlich eng zusammengehörigen Ruhrkohlenrevier belegenen Eisenbahnlinien unter einer Verwaltung hat sich nach den im Laufe der Jahre gemachten Erfahrungen im Interesse einer einheitlichen Betriebs- und Verkehrsleitung und zur Vereinfachung der geschäftlichen Beziehungen zum betheiligten Handels- und Gewerbestande als zweckmässig erwiesen. Es soll daher, nachdem seit der Verstaatlichung die für die Aufstellung eines einheitlichen Betriebsplans erforderliche Vervollständigung der Geleiseverbindungen der Gruben- und Hüttenanschlüsse und der Bahnhöfe des Rheinisch-Westfälischen Industriegebiets im wesentlichen stattgefunden hat, am 1. April 1890 mit der Zusammenlegung der gesammten Bahnstrecken des Ruhrkohlenreviers vorgegangen werden. Den erhöhten Anforderungen, welche infolge des vergrösserten Umfanges an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Essen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) herantreten, wird durch eine stärkere Besetzung desselben und entsprechende Verwaltungseinrichtungen innerhalb des Rahmens der Allerhöchst genehmigten Organisation vom 24. November 1879 Rechnung getragen werden.

Ferner soll aus wirthschaftlichen und Verwaltungsrücksichten vom 1. April 1890 ab die zum Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin gehörige Strecke Stettin-Stargard (34,60 km) dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, die zum Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin gehörige Strecke Sagan-Sorau (12,76 km) dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt und die zum Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg gehörige Strecke Uelzen-Langwedel (97,38 km) dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover zugetheilt, sowie die im Bau befindlichen neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf, soweit dieselben im Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld belegen sind, nach der Fertigstellung zum grössten Theil aus letzterem Bezirke ausscheiden und mit dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinischen) vereinigt werden.

Berlin und Umgebung im Preussischen Eisenbahnetat.

Der Etat der Königlichen Eisenbahnverwaltung weist für Berlin und seine nächste Umgebung mehrere Forderungen auf, welche von allgemeinerem Interesse sind.

So ist zur Erbauung eines Gebäudes für die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ein Theilbetrag eingestellt. Die Direktion ist zur Zeit in den aneinandergrenzenden Gebäuden Leipzigerplatz Nr. 17 und Königgrätzerstrasse Nr. 132 gegen eine Jahresmiethe von 100 000 ℳ untergebracht. Da der Miethsvertrag zum 1. April 1895 gekündigt werden kann, so ist es nicht ausgeschlossen, dass die Miethe mit Rücksicht auf den hohen Werth, den die betreffenden Grundstücke ihrer bevorzugten Lage wegen haben, alsdann noch gesteigert wird. Um in dieser Beziehung die Verwaltung unabhängig von der Willkür des Vermiethers zu machen und den Verlegenheiten vorzubeugen, welche aus einer Kündigung des Vertrages seitens desselben entstehen könnten, ist in Aussicht genommen, ein eigenes Geschäftsgebäude für die Direktion zu errichten. Dasselbe soll, da die angemietheten Räume mit Rücksicht auf den von Jahr zu Jahr wachsenden Geschäftsumfang schon jetzt nicht mehr völlig ausreichen, eine etwa um 10 % gesteigerte Anzahl von Arbeitsplätzen erhalten und ausserdem die Telegrapheninspektion I und II, welche zur Zeit auf dem Görlitzer Bahnhof und in dem Verwaltungsgebäude Koppenstrasse Nr. 88/89 untergebracht ist, sowie das Neubaubüreau aufnehmen, für welches gegenwärtig in den Häusern Königgrätzerstrasse Nr. 131 und Leipzigerplatz Nr. 18 die nöthigen Räume für 12 700 ℳ jährlich angemiethet sind. Dagegen sollen die Büreaus der Personen- und Güterverkehrskontrole und die Wagenkontrole, welche sich in dem Güterverwaltungsgebäude auf dem Anhaltischen Bahnhof, bezw. in dem fiskalischen Gebäude, Bahnhofstrasse Nr. 2a, befinden, mit Rücksicht auf die Nähe des für den Neubau in Aussicht genommenen Bauplatzes an ihrer bisherigen Stelle verbleiben. Von den in Betracht kommenden, der Staatseisenbahn-Verwaltung gehörigen Grundstücken erscheint nämlich das an der Ecke des Schönebergerufers und der Schönebergerstrasse belegene Grundstück, dessen Theile gegenwärtig als

Lagerplätze erpachtet sind, als das geeignetste, da dasselbe nach dem in der Ausführung begriffenen Entwurf für den Umbau des Potsdamer Bahnhofes durch einen für die Geleise der Ringbahn bstimmten Viadukt von dem Güterbahnhof der Potsdamer Bahn abgeschnitten wird und sowohl seiner Lage als seiner Grösse nach sich für den fraglichen Zweck eignet. Die Baukosten nd unter Zugrundelegung dieses Bauplatzes und bei Durchführung feuersicherer Decken in allen Geschossen zu 1 650 000 *M.* ermittelt. Für das Etatsjahr 1890/91 wird davon als erste Rae ein Betrag von 100 000 *M.* in Ansatz gebracht.

Der Görlitzer Bahnhof soll umgebaut werden. Der Freiladverkehr auf dem Görlitzer Bahnhof zu Berlin hat in den letzten Jahren einen solchen Umfang gewonnen, dass die vorhandnen Ladestrassen und Ladegeleise sich zeitweise als völlig uzureichend erwiesen haben. Um die dadurch herbeigeführten Verzögerungen in der Güterabfertigung und im Wagenumlaf künftig vermeiden zu können, ist eine Vermehrung der Lade- nd Aufstellungsgeleise unter gleichzeitiger Verlegung vorhandener Lagerplätze geboten. Aber auch die Anlagen für en Personenverkehr entsprechen zum Theil nicht mehr den Anforderungen, welche infolge der bedeutenden Vermehrung der Vorortzüge, besonders an Sonn- und Festtagen, an dieselben gestellt werden. Namentlich erscheint es nöthig, in der Halle enen Mittelbahnsteig herzustellen und dadurch die Zahl der An- und Abfahrtsgeleise von 2 auf 4 zu erhöhen. Die gesteigerte Anzahl der Züge erfordert aber zugleich dringend, dass die biher eingeleisig betriebene, 1,4 km lange Zwischenstrecke zwschen dem Personenbahnhof und der Abzweigung des Ringbannanschlusses baldthunlichst für zweigeleisigen Betrieb eingeichtet wird. Die Kosten sind auf 2 000 000 *M.* veranschlagt. Davon sind für das Etatsjahr 1890/91 als erste Rate 120 000 *M.* orzusehen.

Von besonderer Wichtigkeit für den Verkehr nach den östlichen Vororten Berlins ist die Beseitigung der Schienenübergänge der Boxhagen-Rummelsburger Chaussee über die Obstbahn und die Schlesische Bahn bei Rummelsburg. Mit der Ausdehnung der Kolonie Viktoriastadt und des Vorortes Rummelsburg hat die Benutzung dieses Wegeüberganges durch Fuhrwerke und Fussgänger so erheblich ugenommen, dass die Verkehrsstörungen durch die immer zahlreicher werdenden Züge der beiden, dort nur etwa 40 m voneinander entfernt liegenden Bahnen zu baldiger Abhilfe dringend auffordern, zumal mit der dichter werdenden Bebauung der Umgegend eine zweckmässige Lösung der sich bietenden Schwierigkeiten immer kostspieliger werden dürfte. Es ist deshalb die Unterführung der Chaussee und die Herstellung von Rampen für die anschliessenden Strassenzüge in Aussicht genommen, wobei eine Hebung der Geleise beider Bahnen auf längere Strecken nicht zu vermeiden ist. Durch diese Hebung wird zugleich die Unterführung des Kietzer Weges unter der Schlesischen Bahn ermöglicht. Da der östlich vom Kietzer Wege liegende Haltepunkt Kietz-Rummelsburg infolge der Hebung der Schlesischen Bahn in ein starkes Gefälle zu liegen käme, soll dieser zwischen die beiden neuen Wegeunterführungen verlegt werden. Die Unterführung des Boxhagen-Rummelsburger Weges unter der Ostbahn muss so breit angelegt werden, dass ausser den beiden Hauptgeleisen für den Personenverkehr noch zwei Güter-Hauptgeleise darauf Platz finden, deren selbständige Durchführung vom Ostbahn-Güterbahnhof Lichtenberg sich als dringend wünschenswerth herausgestellt hat. Hierdurch erleiden die Geleise der Viehverladestelle Rummelsburg eine so erhebliche Einschränkung, dass das Verladegeschäft daselbst künftig nicht mehr in ausreichender Weise stattfinden kann. Es soll daher durch geeignete Anlagen auf dem Bahnhof Lichtenberg Ersatz dafür geschafft werden.

Die Unterführung der Chaussee und die Hebung der Geleise bei Rummelsburg erfordert Kosten von 850 000 *M.*, von denen nur die erste Rate mit 150 000 *M.* in den Etat eingestellt ist.

Für die Verlegung der Personenstation Friedenau-Wilmersdorf hatte der Etat für 1889/90 als erste Rate 250 000 *M.* angesetzt. Inzwischen hat sich auch die Nothwendigkeit einer Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr herausgestellt, und die letzte und Ergänzungsrate, die ursprünglich nur auf 86 000 *M.* angenommen war, findet sich infolge dessen mit 140 000 *M.* im Etat.

Auf dem Güterbahnhofe Berlin (N.-M.) soll zur Erzielung thunlichster Uebersichtlichkeit und grösster Sicherheit des Betriebes und Personals elektrische Beleuchtung eingerichtet werden, deren Kosten 103 000 *M.* betragen.

Eine geplante Erweiterung des Bahnhofes Lichtenberg-Friedrichsfelde (Direktionsbezirk Bromberg), woselbst alle Güterzüge aufgelöst und zu neuen Zügen geordnet werden müssen, erfordert nicht weniger als 3 750 000 *M.*, wovon erst 500 000 *M.* eingestellt sind.

Auch für den Bahnhof Wannsee (Direktionsbezirk Magdeburg) ist eine durchgreifende Umgestaltung und Erweiterung vorgesehen, welche mit der Zunahme der dort verkehrenden Züge und dem bedeutenden Güterdienstverkehr (dort müssen die Güter gesondert werden, je nachdem sie nach bezw. von der Ringbahn oder nach bezw. von dem Potsdamer Bahnhofe kommen) motivirt wird. Die Kosten sind auf 870 000 *M.* veranschlagt; davon werden für jetzt 300 000 *M.* gefordert.

In Schlachtensee (Direktionsbezirk Magdeburg) sollen die Wege unter den Geleisen hindurch geführt werden; zugleich soll auch die Bahnhofsanlage entsprechend umgebaut werden. Diese Bauausführungen beanspruchen 330 000 *M.*; die in den Etat eingestellte erste Rate beträgt 150 000 *M.*

Preussische Staatsbahnen.

Vorkehrungen gegen Schneeverwehungen.

Die zahlreichen Unterbrechungen, welche der Eisenbahnbetrieb auf den Hauptverkehrslinien in den letzten Jahren durch Schneeverwehungen erlitten hat und die damit verknüpften erheblichen Nachtheile haben es nothwendig gemacht, im Etat 1890/91 auf Einstellung der Mittel zu deren thunlichster Abhilfe Bedacht zu nehmen. Für Vorkehrungsmaassregeln ist in dem Eisenbahnetat unter den ausserordentlichen Ausgaben eine Forderung von 700 000 *M.* als erste Rate eingestellt worden, zu deren Begründung folgendes bemerkt wird:

Wenn auch unbedingt sichere Mittel zur gänzlichen Verhütung von Schneeverwehungen der Bahnen noch nicht gefunden sind, so sind doch die gegen solche Verwehungen, insbesondere auf den östlichen Bahnen, bereits in erheblichem Umfange angewendeten Vorkehrungen, wie Schneeschutzwälle, Zäune und Hecken, Abflachungen der Einschnittsböschungen u. s. w., von durchaus günstigem Erfolge gewesen. Es ist deshalb als geboten erschienen, auf den Hauptverkehrslinien diejenigen nach den bisherigen Beobachtungen der Schneeverwehung ausgesetzten Bahnstrecken, auf welchen Vorkehrungen hiergegen noch nicht zur Ausführung gebracht sind, in thunlichst kurzer Frist mit solchen zu versehen, und die vorhandenen Vorkehrungen, soweit sie aus der älteren Zeit stammend sich nicht als ausreichend erwiesen haben, den neueren Erfahrungen entsprechend zu verbessern. Ausserdem hat sich als empfehlenswerth herausgestellt die Beschaffung von Schneeräumungsmaschinen neuerer Konstruktion, wie sie in Amerika angewendet worden sind, um durch Versuche in grösserem Maassstabe feststellen zu können, inwieweit unter den hiesigen, von den Amerikanischen wesentlich abweichenden Verhältnissen die Maschinenkraft zur Beseitigung entstandener Schneeverwehungen vortheilhaft verwendet werden kann.

Sitzbänke in den Personenwagen IV. Klasse und Retourbillets IV. Klasse.

Der Berliner „Actionär" schreibt: Schon seit längerer Zeit werden in verschiedenen Direktionsbezirken der Preussischen Staatsbahnen mit der Einstellung von Sitzbänken in den Personenwagen IV. Klasse Versuche angestellt. Diese Versuche können, wie wir vernehmen, gegenwärtig im wesentlichen als abgeschlossen gelten. Es hat sich dabei herausgestellt, dass die allgemeine Ausrüstung der Personenwagen IV. Klasse die Unterbringung von Traglasten, wie solche namentlich von den Fahrgästen IV. Klasse im Marktverkehre zahlreich mitgeführt werden, erschweren und in vielen Fällen unmöglich machen, also die Interessen dieser Fahrgäste erheblich beeinträchtigen würden. Unter diesen Umständen ist in Aussicht genommen, den Interessen nach beiden Richtungen hin gerecht zu werden, also einen Theil der Wagen mit der in die Augen fallenden Aufschrift „Sitzplätze" zu versehen, während für den Verkehr der Fahrgäste mit grösseren Traglasten die bisherige Einrichtung beibehalten wird. — Wie wir hören, steht die Einführung von Retourbillets auch für die IV. Wagenklasse demnächst bevor.

Epidemische Erkrankung der Eisenbahnbeamten.

Auch in den Reihen der Eisenbahnbeamten sind durch Erkrankung an der epidemischen Grippe beträchtliche Lücken entstanden. In dem Betriebsamtsbezirk Düsseldorf der Eisenbahndirektion zu Elberfeld sind dem Vernehmen nach allein am 9. d. Mts. 134 Wagen-, Lokomotiv- und Stationsbeamte dienstunfähig gewesen. Ungeachtet des Ausfalls einiger Güterzüge ist der Mangel an Betriebspersonal noch so erheblich, dass die genannte Eisenbahnverwaltung sich genöthigt gesehen hat, die Eröffnung des Betriebes auf einzelnen inzwischen fertiggestellten Neubaustrecken noch um etwas hinauszuschieben.

Vorarbeiten: Sekundärbahnprojekte Geestemünde-Stade und Brohl a/Rh.-Weibern.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Geestemünde über Bremervörde nach Stade und die Königliche Eisenbahndirektion (links-

rheinische) zu Köln mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Brohl am Rhein über Niederzissen nach Weibern beauftragt worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 4. d. Mts. ist das 3. und 4. Geleis auf der Ringbahnstrecke Landsberger Allee-Gesundbrunnen eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die für den Fischverkehr eingerichtete Abfertigungsstelle am Hafen von Stralsund ist am 12. d. Mts. eröffnet worden.

Mecklenburgische Eisenbahnen.

Nachdem der Ankauf einer Anzahl Mecklenburgischer Privatbahnen von den Ständen genehmigt worden ist, werden die Vorbereitungen zur Durchführung dieser Maassregel eifrig betrieben. Voraussichtlich wird zuerst die Friedrich Franz-Eisenbahn übergeben, und zwar Anfang März d. J., und sodann die Grossherzogliche Generaldirektion der Eisenbahnen konstituirt werden, welcher die sämmtlichen Grossherzoglichen Bahnen unterstellt werden sollen. (R. A.)

Reform des Eisenbahntarifwesens.

Abgeordneter Brömel hat mit mehreren anderen Mitgliedern der freisinnigen Partei im Abgeordnetenhause folgenden Antrag eingebracht: „Die Regierung zu ersuchen, die bestehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems die Preussischen Staatsbahnen für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in erhöhtem Maasse nutzbar macht.“

Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

Die Frist für die Herstellung der Eisenbahn von Wermelskirchen nach Burg, welche in der Konzession vom 21. Juli 1888 gesetzt wurde, ist bis Ende März 1890 verlängert worden.

Auf den 8. Februar ist eine Generalversammlung derselben Bahngesellschaft berufen, welche über die Erhöhung des Grundkapitals von 360 000 auf 500 000 ℳ und über die Uebertragung des Betriebes an die Firma Hostmann & Co. Beschluss fassen soll.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die neuen Stammprioritäts-Aktien dieser Bahn im Betrage von 1 500 000 ℳ werden jetzt seitens der Direktion der Diskontogesellschaft den Besitzern alter Aktien und Stammprioritäten zum Bezuge angeboten. Der Besitz von je 16 200 ℳ der letzteren (ohne Unterschied zwischen Aktien und Stammprioritäten) berechtigt zum Bezuge einer neuen Stammprioritäts-Aktie von 1 200 ℳ zu 110 %. Das Bezugsrecht ist in der Zeit vom 20. Januar bis 5. Februar auszuüben.

Kohlenversorgung der Eisenbahnen.

Seitens verschiedener Deutschen Eisenbahnverwaltungen wird dem Vernehmen nach beabsichtigt, einen Theil der für den Betrieb benöthigten und bisher im ganzen zur Verdingung ausgeschriebenen Ruhrkohlen von jetzt ab schon vorher in kleineren oder grösseren Posten bei sich bietender Gelegenheit anzukaufen, um dadurch einestheils über die jeweilige Preishöhe der Kohlen unterrichtet zu werden, anderntheils aber auch, um bei den Hauptverdingungen nicht gezwungen zu sein, auf die seitens der Zechen und Händler gemachten und etwa im Preise zu hoch scheinenden Angebote unbedingt eingehen zu müssen, sondern insoweit freie Hand zu behalten, als die Verwaltungen auf Grund der auf solche Weise bereits gemachten Einkäufe in der Lage sein werden, die zur Verdingung ausgeschriebene Menge entweder nur zum Theil zu vergeben — wie die Badische Bahn dies bei der am 30. Juli v. J. stattgehabten Verdingung gethan hat — oder aber von den Angeboten überhaupt keinen Gebrauch zu machen und einen neuen Zeitpunkt für die Verdingung der noch übrig bleibenden benöthigten Mengen zu bestimmen.

Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen.

Die am 12. d. Mts. in Düsseldorf stattgehabte Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute nahm folgenden, von Herrn Macco-Siegen ausführlich begründeten, Antrag an: „Die Versammlung erachtet es im Interesse der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft für dringend wünschenswerth, dass die Tragfähigkeit der Güterwagen, die sich zum Transport der Massengüter eignen, bis zu ihrer äussersten Grenze erhöht und ausgenutzt wird. Die Versammlung hält es ausserdem für wünschenswerth, dass auf den Preussischen Staatseisenbahnen für den Transport der Massengüter möglichst bald Versuche mit der Anwendung von Güterwagen gemacht werden, die eine Tragfähigkeit von 30 t haben.“

Saal-Eisenbahn.

Im Dezember betrug die Einnahme 104 337 ℳ oder 7 383 ℳ mehr als definitiv und 11 575 ℳ mehr als provisorisch im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1889 beziffern sich, soweit bis heute ermittelt, auf 1 314 230 ℳ, d. h. um 156 593 ℳ = 13 % mehr als definitiv und um 199 322 ℳ = 17,8 % mehr als provisorisch im Vorjahre.

Ostpreussische Südbahn.

Wie der „B. B.-C.“ hört, hat der Eisenbahnminister die von dem Aufsichtsrathe der Ostpreussischen Südbahn gemäss den Bestimmungen des neuen Statuts ernannte Direktion bestätigt. (Berl. Act.)

Schwarzburg-Rudolstadt'sche Bahnprojekte.

In der Sitzung des Schwarzburgischen Landtages vom 11. d. Mts. gelangte die Interpellation des Abg. Kuhn, betreffend den Bau der Eisenbahn Arnstadt-Saalfeld, zur Berathung. Der Staatsminister von Starck erklärte, dass nach den vorliegenden Projekten die Führung der Bahnlinie über Arnstadt-Paulinzelle-Blankenburg-Saalfeld endgültig festgestellt sei. Einen Antrag des Abg. Bergmann: die Fürstliche Regierung möge die nöthigen Schritte thun, damit die Schwarzathalbahn zugleich mit der Linie Arnstadt-Saalfeld in Angriff genommen werde, beantwortete der Staatsminister von Starck dahin, dass man nur mit der Preussischen Eisenbahnverwaltung entsprechende Verhandlungen wegen der Ausführung dieser Bahnlinie führen könne, nicht mit einem Privatunternehmer. Vor Fertigstellung der Linie Arnstadt-Saalfeld werde Preussischerseits nach den bisherigen Mittheilungen nicht beabsichtigt, einem Projekt wegen Herstellung einer Eisenbahn von Oberrottenbach in das obere Schwarzathal näher zu treten. Die Fürstliche Regierung werde sich angelegen sein lassen, auf thunlichste Beschleunigung dieser Bahnausführungen hinzuwirken. Der Antrag Bergmann wurde danach abgelehnt.

Detmold-Altenbeken und Lage-Hameln.

Das Hauptergebniss der Session des am 12. d Mts. geschlossenen Landtags des Fürstenthums Lippe war die Berathung und Annahme des Staatsvertrages über den Bau der Eisenbahnen Detmold-Sandebeck-Altenbeken und Lage-Hameln.

Aus Württemberg.

Regelung der Bezüge des nicht etatsmässig angestellten technischen Hilfspersonals der Verkehrsanstalten.

Das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat durch Verfügung vom 6. Januar 1890 die Bezüge des nicht etatsmässig angestellten technischen Hilfspersonals der Verkehrsanstalten neu geregelt. Der bezüglichen Bestimmung entnehmen wir folgendes:

1. Ordentliches Taggeld. Die Taggelder werden nach Maassgabe der Vorbildung, der Prüfungszeugnisse, der Brauchbarkeit, sowie der Zeit der Verwendung im Württembergischen Staatsdienst nach nachstehenden Sätzen bemessen:

Es erhalten: a) Regierungsbaumeister und Regierungs-Maschinenbaumeister Taggelder in 5 Abstufungen von 6 ℳ, 6,50 ℳ, 7 ℳ, 7,50 ℳ und 8 ℳ nach der Zeit der Verwendung im Württembergischen Staatsdienst seit Erstehung der zweiten Staatsprüfung. Bei besonders tüchtigen Leistungen und längerer Dienstzeit kann ausnahmsweise durch das Ministerium ein Taggeld von 9 ℳ verwilligt werden.

Inwieweit bei Berechnung der Dienstzeit auch eine nicht im Württembergischen Staatsdienst zugebrachte Beschäftigung berücksichtigt werden soll, wird im Einzelfall bestimmt.

b) Regierungsbauführer und Regierungs-Maschinenbauführer, welchen im Dienst der Verkehrsanstalten zu ihrer praktischen Vorbereitung auf die zweite Staatsprüfung Gelegenheit gegeben ist, Taggelder von 4,50 ℳ und nach 1½jähriger Praxis, oder wenn ihnen eine bedeutendere Geschäftsaufgabe selbstständig übertragen ist, solche von 5 ℳ und 5,50 ℳ.

c) Werkmeister, welche die Werkmeisterprüfung und Geometer, welche die Feldmesserprüfung erstanden haben, sowie Maschinentechniker, welche nach mindestens 3jähriger praktischer Beschäftigung entweder die Diplomprüfung für Maschinentechniker an der Stuttgarter Baugewerkschule oder eine dieser Prüfung gleich zu achtende Prüfung abgelegt haben, Taggelder in 4 Abstufungen von 5 ℳ, 5,50 ℳ, 6 ℳ und 6,50 ℳ.

d) Für Bau-, Maschinenbau- und Geometerpraktikanten, welche vor Ablegung einer Prüfung behufs der praktischen Vorbereitung auf diese bei einer Dienststelle der Verkehrsanstalten zugelassen sind, können Taggelder von 2,60 ℳ bis 4 ℳ bewilligt werden.

e) Diejenigen nicht geprüften Bautechniker (Bauführer), welche seit längerer Zeit bei den Verkehrsanstalten beschäftigt sind, erhalten Taggelder von 4,60 *M*, 5 *M*, 5,50 *M* und 6 *M*.

f) Bau-, Maschinenbau-, Geometer- und technische Büreaugehilfen ohne wissenschaftliche Fachbildung, welche keine Prüfung erstanden haben, erhalten Taggelder in 5 Klassen von 3 *M*, 3,20 *M*, 3,40 *M*, 3,80 *M* und 4,20 *M*.

g) Bauschreiber und sonstige nicht technische Büreaugehilfen erhalten Taggelder in 5 Klassen von 2,60 *M*, 3 *M*, 3,40 Mark, 3,80 *M* und 4 *M*.

2. Taggeldzulagen. Solche können gewährt werden bei Verwendung an einem Wohnsitz mit besonders theurem Lebensunterhalt in Beträgen von 0,25—0,50 *M*, für die selbstständige Aufsicht bei einer bedeutenderen Geschäftsaufgabe, bei einem Arbeitsloos, bei grösseren Hochbauten, Stationserweiterungen täglich 1 *M*. Ferner werden Zulagen gewährt, wenn die grössere Ausdehnung der Baustrecke oder andere besondere Verhältnisse es rechtfertigen, sowie für Nachtarbeiten.

3. Diäten und Reisekosten. Bei dienstlichen Verrichtungen ausserhalb des gewöhnlichen Wohnsitzes betragen die Diäten für Regierungsbaumeister und Regierungs-Maschinenbaumeister 4 *M*, für das übrige Hilfspersonal 2,50 *M*, für jede auswärts zugebrachte Nacht wird ausserdem eine besondere Entschädigung für Regierungsbaumeister und Regierungs-Maschinenbaumeister von 3 *M*, für das übrige Hilfspersonal von 2 *M* bewilligt.

Soweit bei dienstlichen Reisen die Eisenbahn benutzt werden kann, werden Freischeine ausgestellt. Bei Benutzung eines Postwagens oder von Pferde- bezw. Strassenbahnen wird das tarifmässige Fahrgeld vergütet. Ist die Benutzung der Eisenbahnen, Pferde- bezw. Strassenbahnen oder Postwagen nicht möglich, so werden als Pauschentschädigung für sämmtliche Kosten 0,30 *M* für jedes zurückgelegte Kilometer vergütet.

Aus Frankreich.

Revision des Gesetzes vom 11. Juni 1880, betreffend die Eisenbahnen von örtlichem Interesse und die Strassenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen besonderen Ausschuss beauftragt, Ermittelungen anzustellen, inwieweit eine Aenderung des Gesetzes vom 11. Juni 1880, betreffend die Eisenbahnen von örtlichem Interesse (intérêt local) und die Strassenbahnen, angezeigt erscheint. Auf Grund des in Rede stehenden Gesetzes sind 2066 km Eisenbahnen und 831 km Strassenbahnen konzessionirt, von welchen 965 bezw. 250 km am Ende des Jahres 1888 im Betriebe waren. Da bei der Auslegung der bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen beständig Meinungsverschiedenheiten zwischen den Generalräthen, den Gesellschaften und dem Staatsrathe hervorgetreten sind, so erschien es unerlässlich, auf eine Aenderung Bedacht zu nehmen.

Aenderung der Bahnanlagen in Paris.

Durch Erlass vom 14. Dezember v. J. ist die Verlängerung der von Paris nach Sceaux und Limours führenden Eisenbahn in Paris bis zum „Carrefour Médicis“, wohin der jetzt an dem Platze Denfert-Rocherau befindliche Bahnhof verlegt werden soll, als allgemein nützlich bezeichnet worden. Nach dem Entwurfe der Orléansbahn-Gesellschaft wird diese zweigeleisige Erweiterung eine Länge von 1,70 km erhalten und, abgesehen von zwei kurzen, offen liegenden Strecken am Platze Denfert und an der Kreuzung des Boulevards Port-Royal und der Observatorium-Avenue, unterirdisch angeordnet werden. Auf den Anschluss an die in Zukunft etwa zu erwartenden Stadtbahnlinien ist in dem Entwurfe Rücksicht genommen.

Die Kosten der Bauarbeiten sind auf 6412000 Frcs. berechnet. Nach der Angabe des „Journal des Transports“ sind von dieser Summe jedoch eigentlich 2900000 Frcs. abzuziehen, welche für Erweiterungsanlagen erforderlich geworden sein würden, wenn der bisherige Bahnhof am Platze Denfert-Rocherau Kopfstation der Bahn geblieben wäre. Die Gesellschaft hofft, dass die für die geplanten Aenderungen aufzuwendenden Kosten durch den, infolge der günstigen Lage des Bahnhofes im Innern der Stadt sich steigernden Verkehr bald ausgeglichen sein werden.

Südfranzösische Eisenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Spezialkommission, bestehend aus den Generalinspektoren für Brücken und Strassen, de la Tournerie, Ricour und Carlier, mit dem Studium der Vorschläge betraut, welche ihm seitens der Compagnie des chemins de fer du Sud de la France rücksichtlich der Anlage und Ausführung des in Aussicht genommenen Tunnels am Col Saint-Michel im Zuge der Linie von Digne nach Nizza (Theilstrecke von St. André nach Pugel-Théniers) überreicht worden sind. Die Thätigkeit der Kommission wird es ermöglichen, den Zeitraum abzukürzen, welchen gewöhnlich die Studien für Arbeiten solcher Bedeutung erfordern, und wird infolge dessen die Herstellung der Linie Digne-Nizza, welche den Gegenstand des Gesetzes vom 2. Juli bildet, beschleunigt werden.

Personenverkehr während der Weltausstellung 1889.

Zur Erleichterung des Besuches der Weltausstellung des vergangenen Jahres hatte die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn u. a. folgende besondere Maassnahmen getroffen:

1. Ausgabe von Abonnementsfahrkarten für die Dauer von 3 oder 6 Monaten mit einer Preisermässigung von 50 %. Diese, anfänglich nur zu Gunsten der Aussteller beabsichtigte Preisherabsetzung ist demnächst allgemein genehmigt.

2. Ausgabe von Rückfahrkarten mit einer Preisermässigung von 25 % und mit einer doppelten Gültigkeitsdauer gegenüber den Vorschriften des bezüglichen Spezialtarifes, welche letztere überdies vermittelst eines Zuschlages von 10 % zweimal um dieselbe Gültigkeitsdauer verlängert werden konnte.

3. Ausgabe von Familienfahrkarten mit einer Preisermässigung zwischen 25 und 50 % und mit einer Gültigkeitsdauer von 12 bis 15 Tagen, welche ebenfalls auf Grund eines Zuschlages von 10 % zweimal um die Hälfte der Gültigkeitsdauer verlängert werden konnte.

4. Herabsetzung der gewöhnlichen Tarifsätze um 50 % für die Mitglieder der bei Gelegenheit der Ausstellung in Paris abgehaltenen Kongresse, sowie für die auf Kosten der Departements, der Gemeinden, der Handelskammern und der industriellen Werke zum Besuche der Ausstellung nach Paris gesandten Arbeiter, für Vereine, für die Eingeborenen aus Algier, Tunis usw.

5. Ausgabe von Rückfahrkarten mit einer Preisermässigung von 25 bis 40 % und einer Gültigkeitsdauer von 12 Tagen bis zu 6 Monaten für Ausstellungsbesucher von Corsika, Algier, Tunis, von der Schweiz, von den Häfen der Levante, von Südamerika usw.

Ausserdem hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft 144 Vergnügungszüge mit einer Preisermässigung von 40—65 % für die 82 ersten und mit einer solchen von 50—80 % für die übrigen (von Mitte September ab) veranstaltet, welche der Ausstellung etwa 100000 Besucher zugeführt haben. Im ganzen sind auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn während der Ausstellung über 3300000 Personen (während der Ausstellung des Jahres 1878 nur 2500000 Personen) nach Paris befördert.

Auf der Nordbahn sollen während der Ausstellung 1125000 Personen, 425000 mehr als sonst durchschnittlich in derselben Zeit, nach Paris gelangt sein. Die Ostbahn soll mit 128 Vergnügungszügen 103000 Personen, die Orléansbahn mit 164 Vergnügungszügen 160000 Personen nach Paris befördert haben. Die Westbahn, welcher der über Newhaven und Dieppe aus England kommende Verkehr — angeblich 172935 Reisende — und der Verkehr auf der Gürtelbahn zufällt, soll am 31. Oktober v. J. eine Mehreinnahme von 10 Millionen Francs gegen das vorhergehende Jahr ermittelt haben. Zu Schiff sollen etwa 100000 ausländische Besucher der Ausstellung, und zwar 60000 aus Newyork, 15000—20000 nach den Mittelländischen Häfen, angekommen sein.

Nach ungefähren Berechnungen haben im ganzen 5 Millionen Franzosen aus den Provinzen und 1,5 Millionen Ausländer, und zwar 380000 Engländer, 225000 Belgier, 160000 Deutsche, 90000 Nordamerikaner, 56000 Spanier, 52000 Schweizer, 38000 Italiener, 32000 Oesterreicher, 25000 Südamerikaner, 12000 Afrikaner (meistens aus Algier), 7000 Russen, 5000 Griechen, Rumänen und Türken, 3500 Portugiesen, 8250 Personen verschiedener Nationalitäten Asiens, 3000 Personen aus Australien, Java usw., die Ausstellung besucht. Für die Zeit vom 6. Mai bis zum 6. November sind 25,5 Millionen zahlende Ausstellungsbesucher angegeben. An Aussteller, Journalisten, Bedienstete usw. sollen 28000—30000 Freikarten vertheilt sein.

Sonntagsruhe.

Der internationale Kongress für die Wochenruhe (Congrès international du repos hebdomadaire), dessen wir in Nr. 2 S. 11 d. Ztg. gedacht haben, hat die Veranlassung zur Gründung eines Vereins zur Beförderung der Sonntagsruhe in Frankreich (Ligue populaire pour le repos du dimanche en France) gegeben. Derselbe bezweckt, auf die Verwirklichung der von dem Kongresse zum Ausdrucke gebrachten Grundsätze hinzuwirken, auf jede mögliche Weise die Nothwendigkeit und Wohlfahrt der Sonntagsruhe in Bezug auf die Gesundheit, Sittlichkeit, Familienleben und öffentliches Interesse nachzuweisen und dieselbe insbesondere den Arbeitern und den Beamten zu sichern. Dem Vorstande des Vereins gehören u. a. der Senator Jules Simon, der Abgeordnete Leon Say und der frühere Generaldirektor des Oesterreichischen Eisenbahnwesens, Herr von Nördling, an.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Die Direktion theilt durch Cirkular mit, dass die Eisenbahn-Gesellschaften der Westschweizerischen und Simplonbahn und der Jura-Bern-Luzernbahn sich vereinigt haben und dass durch diese Fusion eine neue Gesellschaft unter der abgekürzten Firma „Jura-Simplonbahn", mit Sitz in Bern, entstanden ist, an welche die den beiden genannten Gesellschaften zugestandenen Konzessionen, sowie deren Vermögen in Aktiven und Passiven, inbegriffen alle bestehenden Pacht-, Betriebs- und sonstigen Verträge, übertragen worden sind. Die Jura-Simplonbahn-Gesellschaft ist am 30. Dezember 1889 und bezw. 9. Januar 1890 in das Handelsregister eingetragen worden und hat ihre Geschäfte am 1. d. Mts. begonnen. Eine getrennte Verwaltung der beiden alten Gesellschaften dauert nur insofern fort, als der Rechnungsabschluss für 1889 dies erfordert und das Gesetz es verlangt. Die provisorische Direktion der Jura-Simplonbahn besteht aus den Herren: Ed. Marti, Präsident, P. Jolissaint, Vizepräsident, J. Dumur, E. Colomb.

Der Bundesrath hat das Eisenbahndepartement und das Finanzdepartement beauftragt, mit der Regierung in Bern über den Ankauf der in ihrem Besitze befindlichen und dem Bundesrathe offerirten 38 000 Stück Prioritätsaktien der aus der Westschweizerischen Eisenbahnfusion hervorgegangenen neuen Bahngesellschaft Jura-Simplonbahn zu unterhandeln. Die Berner Regierung fordert dem Vernehmen nach 600 Frcs. für die Aktie von 500 Frcs.

Dezembereinnahmen.

Bern-Jurabahn. Im Dezember v. J. wurden 541 000 Francs oder 22 920 Frcs. weniger vereinnahmt. Die Gesammteinnahmen für 1889 betragen 8 422 429 Frcs. oder 550 188 Frcs. mehr als im Vorjahr.

Gotthardbahn. Das Betriebsergebniss des ganzen Jahres 1889, die letzten 3 Monate approximativ, zeigt (nach der „Fr. Ztg.") folgendes Bild. Die Bruttoeinnahmen haben 13 154 674 Francs betragen, womit sie das vorjährige Definitivum um 1 086 897 Frcs. oder 9,1 % übersteigen. Etwas mehr als die Hälfte der Zunahme entfällt auf den Personen-, fast die Hälfte auf den Güterverkehr. Die Betriebskosten, ohne die von dem Erneuerungsfonds zurückzuvergütenden, belaufen sich auf 5 920 461 Francs, was eine Zunahme von 295 116 Frcs. oder 5,2 % bedeutet. Der Ueberschuss beziffert sich daher auf 7 231 212 Frcs., womit er, immer gegen definitiv, eine Steigerung um 801 780 Frcs. oder 12,4 % aufweist. Der Unterschied zwischen definitiv und provisorisch ist übrigens nicht gross, gegen das vorjährige Provisorium berechnet sich das Plus auf 830 994 Frcs. oder etwas über 13 %.

Birsigthalbahn: Betriebsergebnisse.

Betriebslänge vom 4. Oktober 1887 bis 11. Oktober 1888 7 km und vom 12. Oktober 1888 an 13 km.

Transportquantitäten: Personen 1889 510 050 (1887 409 874), Gepäck 120 060 (68 520) kg, Güter 2 845 466 (1 792 700) kg.

Einnahmen: von Personen 123 044 (86 845) Frcs., von Gepäck 1 060 (598) Frcs., von Gütern 8 671 (4 587) Frcs.

Totaleinnahmen: in 1889 31 858, in 1888 92 030 Frcs.

Uebernahme des Betriebes der Eisenbahn Visp-Zermatt durch die Jura-Simplon-Eisenbahngesellschaft.

Der Bundesrath hat der Bundesversammlung mit der Botschaft vom 19. November 1889 die Genehmigung des am 19. März abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme des Betriebes der schmalspurigen Eisenbahn Visp-Zermatt durch die Gesellschaft der Westbahnen und des Simplon, unter den nachstehenden Vorbehalten empfohlen:

a) dass für die Erfüllung der gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 die Gesellschaft der Visp-Zermatt-Eisenbahn verantwortlich bleibt; und

b) dass für den Fall der Auflösung des Betriebsvertrages die Eisenbahngesellschaft Visp-Zermatt für die von den Angestellten erworbenen Rechte an die Hilfs- und Unterstützungskassen der Westbahnen und des Simplon in vollem Umfange einzustehen hat.

Betriebseröffnung der Eisenbahn Echallens-Bercher.

Mit Einwilligung des Schweizerischen Bundesrathes wurde am 24. November 1889 die schmalspurige Eisenbahn Echallens-Bercher für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. Diese 9 km lange Strecke hat folgende Stationen: Echallens, Sugnens, Fey und Bercher. Der Betrieb der neuen Linie wird von der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens geführt und sind Tarifsystem und Transportbedingungen für Echallens-Bercher dieselben wie für die Linie Lausanne-Echallens.

Aus Afrika.

Eisenbahnbauten in den Westafrikanischen Besitzungen Portugals.

Bereits im Anfange des 16. Jahrhunderts setzten sich die Portugiesen an der Westküste Afrikas fest; sie befestigten einige Küstenplätze und schickten Jesuiten ins Land, welche die Einwohner dem Namen nach zu Christen machten. Der Verlust seiner Indischen Kolonien stürzte bekanntlich Portugal von der hervorragenden Machtstellung, welche dasselbe vorher behauptet, und die nichts einbringenden Afrikanischen Kolonien wurden ihm eine drückende Last. Man mochte sie zwar nicht aufgeben, that indessen auch nichts für dieselben; die Kanonen auf den Wällen verrosteten, die Mauern der Festungen verfielen bis etwa vor einem Jahrzehnt. Erst das immer weitere Umsichgreifen der Engländer, welches schliesslich mit der Vertheilung des „herrenlosen" Landes unter die Europäischen Kulturvölker endigte, rüttelte die Portugiesen aus ihrem Schlendrian auf, sie suchten die mit den Eingeborenen abgeschlossenen alten Verträge hervor und wussten sich schliesslich die ganze Küste der unter 6° südlicher Breite liegenden Kongomündung — der Grenze des Kongostaates — bis zum 18. Breitengrade, wo Deutsch-Südwestafrika sich anschliesst, zu sichern. Dieses Gebiet wurde von Norden nach Süden als Ambris, Angola, Benguella und Mossamedes bezeichnet, auch führen die Hauptorte dieser Bezirke mit Ausnahme von San Paulo de Loanda, welches zugleich Hauptstadt der ganzen Kolonie ist, dieselben Namen wie die zugehörigen Gebiete. Hatte man sich vorher darauf beschränkt, nur einige Küstenpunkte zu besetzen, so fing man jetzt auch an, um einen Ertrag aus der Kolonie zu ziehen, weiter ins Innere vorzudringen; zunächst nahm man die reichen Gebiete, welche im Norden von dem Unterlauf des Kongo bezw. von dem Kongostaate, im Osten von dem Kuango (einem schiffbaren Nebenfluss des Kongo) und im Süden von dem Kuanza begrenzt werden, in Besitz. Um denselben aber zu sichern, musste man an die Anlage guter Verkehrsstrassen denken; so legte denn der Marineminister bereits im Jahre 1884 den Kortes einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau einer Eisenbahn von San Paulo de Loanda nach Ambaca, vor. Diese von der Küste fast in östlicher Richtung mit nur geringer Hinneigung nach Süden ins Innere führende, 357 km lange Bahn sollte von der Transafrikanischen Eisenbahngesellschaft gebaut werden, die Regierung gewährte derselben Steuerfreiheit, unentgeltliche Benutzung der im Lande vorhandenen Baustoffe und einen 500 m breiten Streifen Landes zu beiden Seiten der Bahn; ausserdem gewährleistete sie eine Verzinsung von 6 % des Anlagekapitals für 1 km, bezw. eine kilometrische Roheinnahme von 5 360 ℳ. Trotz dieser günstigen Bedingungen verging indessen noch eine geraume Zeit, ehe der Bau zustande kam, so dass die erste 67 km lange Theilstrecke erst am 3. April 1888 in Betrieb genommen werden konnte.*) Bei dem Weiterbau kam man indessen zu der Ueberzeugung, dass Ambaca als Handelsplatz nicht bedeutend genug sei, um der Bahn genügende Frachten zu sichern; die Gesellschaft hat daher eine Verlängerung bis nach Cassanje in Aussicht genommen und lässt mit Zustimmung der Regierung die Vorarbeiten für die neue Strecke anfertigen. Cassanje liegt allerdings etwa 400 km von Ambaca entfernt, ist dafür aber einer der bedeutendsten Tauschhandelsplätze des Innern und liegt nicht weit von dem schiffbaren Kongo. Die Bahn würde dadurch eine grössere Länge als die Kongobahn erhalten, gleichwohl dürfte die Bedeutung der letzteren vermöge des anschliessenden ausgedehnten Schifffahrtsstrassennetzes eine grössere sein.

Auch in dem südlicher gelegenen Gebiete Mossamedes beginnen die Portugiesen sich neuerdings nach dem Innern zu auszudehnen; zu dem Zweck hat die Regierung die Vorarbeiten für eine Eisenbahn anfertigen lassen, welche den Hafen Mossamedes mit den Hochebenen des Innern von Huila und Chella in Verbindung setzen soll. Die in östlicher Richtung laufende Bahn hat bei einer Länge von 178 km einen Höhenunterschied von 1 000 m zu überwinden, weshalb das System Riggenbach zur Anwendung gelangen soll; die Anlagekosten der Bahn sind auf 11,2 Millionen Mark veranschlagt.

Man sieht hiernach, dass auch Portugal keine Mittel scheut, die Jahrhunderte lange Vernachlässigung dieses Kolonialbesitzes wieder auszugleichen, um aus diesen weiten Gebieten ein aufnahmefähiges Absatzfeld für die Erzeugnisse seines Gewerbefleisses zu bilden und so schliesslich Vortheil aus den Kolonien zu ziehen, die ihm lange Zeit eine drückende Last waren.

---

*) Der „Vossischen Ztg." wird berichtet, dass am 28. Dezember v. J. in Angola der zweite 40 km lange Abschnitt der Portugiesischen Ambaca-Eisenbahn dem Betriebe übergeben worden ist, so dass die Linie von Loanda ab auf einer Strecke von 107 km befahren werde. Die Redaktion.

Kongo-Eisenbahn.

In den Verwaltungskreisen der Internationalen Kongo-Eisenbahngesellschaft sind, wie Brüsseler Blätter berichten, Misshelligkeiten entstanden. Der Vertreter der Deutschen Aktionäre im Verwaltungsrathe verlangt — und das mit vollstem Rechte —, dass bei den Ernennungen der Beamten, Ingenieure usw. das Deutsche Element verhältnissmässig berücksichtigt wird, auch bei allen Lieferungen die Deutsche Industrie zu ihrem Rechte kommt. Die Belgischen Mitglieder wollen, gestützt auf die Betheiligung des Belgischen Staates, das „internationale“ Unternehmen in ein Belgisches Unternehmen umwandeln; sie wollen das ausländische Kapital, welches für die Erbauung der Bahn unentbehrlich ist, verwerthen, aber demselben keine Rechte einräumen. Das Auftreten des Deutschen Vertreters ist um so mehr berechtigt, als bei der Gründung der Internationalen Gesellschaft dem Belgischen Staate infolge seiner Zeichnung von 10 Millionen Francs eine hervorragende Begünstigung der Belgischen Industrie bei allen Lieferungen zugestanden worden ist.

Neue Kongo-Eisenbahn.

Noch ist die Erbauung der Eisenbahn, welche den oberen und unteren Kongo verbinden soll, erst in Matadi begonnen und schon wird eine zweite Kongo-Eisenbahn geplant. Die neue Linie würde den Belgischen und Französischen Kongo verbinden und namentlich auch die Ausnutzung der von den Französischen Reisenden de Brazza und Ballay entdeckten Kupferminen bei Katanga ermöglichen. In Belgien sind bereits die Pläne für diese schmalspurig anzulegende Bahn ausgearbeitet worden und schon in nächster Zeit soll eine aus Belgischen Ingenieuren bestehende Expedition nach Afrika abgehen, um die Bahnlinie festzustellen.

Oranje-Freistaat.

Der Präsident der Orangerepublik hat das Anerbieten der Regierung von Natal angenommen, ihr Bahnnetz bis Harrismith — wo seit 1. Juli 1889 die Zollabfertigung seitens der Republik vor sich geht — zu verlängern.

Britisch-Ostafrika.

Gegenüber einer Abordnung von Engländern, welche Stanley ihre Anerkennung für die Erschliessung von Mittelafrika aussprach, betonte derselbe die Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung von dem Hafenort Mombassa, nordwestwärts am Kilima-Njaro vorbei zum Viktoria-Njansasee, da diese Linie reich bevölkerte Gegenden durchschneide und wichtige Marktplätze, welche zur Aufnahme Europäischer Waaren mit Freuden bereit seien, berühre. — Es ist dies eine ernste Mahnung für die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, ihre Bemühungen wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem wichtigsten Theile ihrer Besitzungen, dem am Südabhange des Kilima-Njaro gelegenen und auch für Weisse bewohnbaren Dschaggalande, und der Küste nicht einzustellen, zumal die Entfernung vom Dschaggalande nach Mombassa bedeutend kürzer ist als nach dem nächsten Deutschen Hafen Pangani.

Die Verkehrswege des Gebietes der Britisch-Ostafrikanischen Gesellschaft bestehen nach dem letzten Jahresbericht der Gesellschaft in einer 80 km langen, neu hergestellten Fahrstrasse zwischen Mombassa und Mungo auf dem Wege nach dem Kilima-Njaro; dieselbe soll nach den Stationen des Innern verlängert werden. Behufs Anlage einer zweiten Fahrstrasse von Mombassa an der Küste nordwärts bis Malindi werden die Vorarbeiten hergestellt. Ausserdem plant man die Herstellung einer kurzen Schmalspurbahn auf der der Stadt Mombassa vorgelagerten gleichnamigen Insel.

Portugiesisches Ostafrika.

Die Mozambiquegesellschaft hat die Konzession für eine Eisenbahn durch das Dunkee-, das Aruangoa- und das Busiethal bis Massikesse im Bezirk Manica (westnordwestlich von Sofala gelegen) erhalten. Es ist dies ein Gegenunternehmen gegen den von den Engländern ausgehenden Plan, den Oberlauf des Zambesi mit Kimberley durch eine Eisenbahn zu verbinden und sich in dem von den Portugiesen beanspruchten Hinterlande ihrer Kolonie Sofala festzusetzen. Kr.

Aus Südamerika.

(Fortsetzung aus Nr. 6.)

Kolumbia.

Von den 265 km Eisenbahnen der Republik ist die älteste und wichtigste Linie die von Colon (Aspinvall) am Atlantischen Ozean nach Panama am Stillen Ozean führende, 76,5 km lange Panama-Eisenbahn, welche bereits am 28. Januar 1855 eröffnet wurde. Die übrigen 4 Linien des Landes liegen getrennt von einander; zum Verständniss ihrer Bedeutung gehört die Kenntniss der Bodengestaltung von Kolumbia. Die als gewaltiger breiter Gebirgsstock in Kolumbia eintretende Kordillere theilt sich bereits im südlichen Theile des Landes in drei Arme; in dem den westlichen von dem mittleren Zweige trennenden schmalen Thale fliesst der Rio Cauca, der grosse Nebenfluss des Magdalenenstromes; in dem den mittleren von dem östlichen Zweige scheidenden breiteren und nur an einer Stelle verengten Thale wälzt sich der Magdalenenstrom hin. Oestlich vom Gebirge erstreckt sich eine weite, von den Nebenflüssen des Orinoco und Amazonenstroms durchzogene, mit undurchdringlichem Urwald bedeckte und grösstentheils noch unerforschte Ebene. Das Kulturleben des Landes spielt sich auf der schmalen Küstenebene am Stillen Ozean und in den Thälern der Rio Cauca sowie des Magdalenenstromes ab; diese drei verschiedenen Gebiete stehen mit einander kaum in Verbindung, da das dazwischen liegende Gebirge den Verkehr sehr erschwert, grösstentheils sogar ganz unmöglich macht. Die Verbindung zwischen der Küstenebene und dem Thale des Rio Cauca sucht eine kleine Bahn herzustellen, welche von dem am Hintergrunde der Bucht del Choco gelegenen Hafen Buenaventura ausgeht und in westlicher Richtung eine Senkung des Gebirges übersteigen soll; fertiggestellt und dem Betriebe übergeben sind von dieser Linie etwa 30 km. Diese Bahn liegt in dem Staate (bezw. Provinz) Cauca, welcher die ganze Küste des Stillen Ozeans bis zu dem die Landenge von Panama umfassenden gleichnamigen Staate und ausserdem das Gebiet des Oberlaufes des Caucaflusses einnimmt; der Mittel- und Unterlauf des Cauca liegt in dem bis zum Magdalenenstrome reichenden Staate Antioquia, die Mündung in dem vom Caribischen Meere und vom Magdalenenstrome begrenzten Staate Bolivar. Das Herz von Kolumbia bildet das Thal des Magdalenenstromes, zu dessen Verkehrsgebiet die Staaten Tolima und Bogotà, der westliche Theil des Staates Antioquia, die Staaten Santander, Bolivar und Magdalena gehören; der Staat Boyaca hat seinen Abflusskanal in dem westwärts dem Orinoco zueilenden Rio Meta; die Territorien San Martin und del Caqueta werden bis jetzt fast ausschliesslich von umherziehenden Indianerhorden bewohnt.

Der Magdalenenstrom, welcher hiernach die Hauptverkehrsader des Landes bildet, ist auf eine Entfernung von nahe an 1 300 km bis zur Stadt Honda für Schiffe von geringem Tonnengehalte fahrbar; der Verkehr wird auf dieser Strecke von zwei Dampfschiffsunternehmungen vermittelt. Stromaufwärts von Honda stellen Stromschnellen der Schifffahrt eine unüberwindliche Schranke entgegen und auch hier wurde — wie es jetzt beim Kongo beabsichtigt wird — der Schienenweg als eine Ergänzung der Schifffahrtsstrasse angewendet; eine etwa 35 km lange Bahn, welche südlich in Parificacion am linken Ufer des Magdalenenstromes ihren Endpunkt findet und erst am linken, dann am rechten Ufer nordwärts führt, leistet diese Dienste. Als nördlicher Endpunkt dieser Bahn ist die östlich vom Magdalenenstrome gelegene Hauptstadt Bogotà in Aussicht genommen; diese Verlängerung befindet sich im Bau. Ausserdem wird an einer Verbindung von Bogotà mit dem etwa 150 km nordwestlich gelegenen Flusshafen Honda gebaut, so dass die Hauptstadt sowohl nordwärts als auch südwärts eine bequeme Verbindung mit der Wasserstrasse haben wird; was um so wichtiger für dieselbe ist, als die Stromschifffahrt an dieser Stelle an und für sich durch die Stromschnellen unterbrochen wird.

Von dem am linken Ufer des Magdalenenstromes flussabwärts von Honda gelegenen Orte Garrayatas geht eine wohl an 300 km messende Bahn aus, welche in Mellellin, der Hauptstadt des Staates Antioquia, ihren Endpunkt finden wird. Diese Bahn erklimmt in dem Thale eines Nebenflusses des Magdalenenstromes in westlicher Richtung die Höhe der Kordillere, übersteigt dann die Wasserscheide zwischen dem Magdalenenstrome und seinem Nebenflusse, dem Rio Cauca, und führt nun in südwestlicher Richtung im Thale des nach Nordosten fliessenden Porce, eines Nebenflusses des Rio Cauca, weiter aufwärts bis Mellellin. Ihr Endpunkt kann höchstens 80—90 km von dem Caucaflusse entfernt sein; ob aber ein Plan, sie bis dorthin zu verlängern, Aussicht auf Erfolg versprechen würde, scheint sehr zweifelhaft, da hier das Gebirge ziemlich steil zum Flusse abfällt. Von dieser Bahn befinden sich mehr denn 100 km bereits im Betriebe; auf der Reststrecke sind die Bauarbeiten so weit gediehen, dass die Eröffnung nicht zu lange mehr auf sich warten lassen wird.

Während die Eisenbahn einerseits berufen ist, die Wasserstrasse des Magdalenenstromes in seinem Oberlaufe (wegen der Stromschnellen) zu ergänzen, fällt ihr andererseits die Aufgabe zu, den Verkehr an der durch Sandbänke versperrten Mündung zu vermitteln. Wie der Nil, Missisippi und andere grosse Ströme bildet nämlich auch der Magdalenenstrom an seiner Mündung ein Delta; da der Vorgang, welcher zur Bildung desselben geführt hat, sich naturgemäss immer wiederholt, so ist die Mündung des Stromes auch jetzt beständig durch die von demselben abgelagerten Sandbänke versperrt, welche Schiffen von mehr als 9 Fuss Tiefgang die Einfahrt verwehren. Die Seeschiffe mussten daher früher in Sabanilla, einem etwas westlich von der Hauptmündung des Stromes gelegenen Hafen,

vor Anker gehen und die Waaren wurden auf Leichterschiffen auf einem behufs Vermeidung der Brandung hergestellten Kanal nach Baranquilla befördert, um hier auf die Stromschiffe überzugehen. Baranquilla, welches an der Spitze des Deltas liegt, ist nämlich die Hauptniederlage des Ausfuhrhandels von Kolumbia und zählt 25—30 000 Einwohner, was nicht verwundern kann, da hier neun verschiedene Schifffahrtsunternehmungen anlegen, um den Verkehr mit Europa bezw. den übrigen Theilen von Amerika zu vermitteln. Da die oben bezeichnete Art der Ent- bezw. Beladung der Seeschiffe einen grossen Aufwand an Zeit und Geld erforderte, so wurde der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Baranquilla und dem etwa 20 km entfernten Hafen Sabanilla in Erwägung gezogen. Zu Anfang des Jahres 1870 erhielt ein Herr Collante eine bezügliche Konzession und bereits am 3. Dezember 1870 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehre übergeben; dieselbe ging zunächst in den Besitz einer Deutschen Aktiengesellschaft in Bremen über, wurde aber im Jahre 1875 verstaatlicht. Die Regierung übertrug vorläufig nur den Betrieb einer einheimischen Gesellschaft, verkaufte aber auch die Bahn im Jahre 1884 abermals an einen Herrn Cisneros, welcher eine Zweigbahn nach Puerto-Belillo baute, um die Umladung zu erleichtern, da die Leichterschiffe von den draussen auf der Rhede liegenden Seeschiffen bis zum Anfangspunkt der Bahn immer noch eine Entfernung von 6 km zurückzulegen hatten. Zu demselben Zwecke verlängerte man später die Hauptlinie bis Port-Colombia und führte die Geleise auf einem Steindamm noch 260 m ins Meer hinein; der letztere wurde allmählich immer mehr verlängert, so dass die Seeschiffe jetzt fast bis auf 300 m sich den Hafengeleisen der Bahn nähern. Die Englische Gesellschaft, welche sich gegenwärtig im Besitze der Bahn befindet, beabsichtigt einen neuen, mehr als 900 m langen Steindamm ins Meer hineinzubauen, an dem Segelschiffe von 26 Fuss Tiefgang anlegen können, so dass die Umladung aus den Schiffen in die Eisenbahnwagen und umgekehrt ohne jede Vermittelung von Leichterschiffen erfolgen kann; zu diesem Zwecke hat die Gesellschaft kürzlich eine mit 6 % verzinsliche Anleihe von 100 000 £ in London aufgenommen.

Schliesslich ist noch eines Riesenplanes zu gedenken, der indessen zu ungeheuerlich klingt, als dass man an seine Verwirklichung für die nächste Zukunft glauben kann. Kolumbia, welches die Verbindungswege zwischen den einzelnen Kulturstrichen seines Gebietes noch schmerzlich vermisst, denkt daran, die ihm in dem Magdalenenstrome zur Verfügung stehende grossartige und leistungsfähige Wasserstrasse durch einen Schienenweg, welcher Baranquilla mit Honda — also eine Entfernung von nahe an 1 300 km — verbinden soll, zu ersetzen. Es muss einem jeden einleuchten, dass in Kolumbia noch dringlichere öffentliche Bauten ihrer Verwirklichung harren.

(Schluss folgt.)

Der Fortschritt in der Anwendung des elektrischen Lichtes für Eisenbahnen.

London, im Januar 1890.

Die Thatsache, dass die früheren Beleuchtungssysteme, die von den Engländern Holmes und Burke, sowie von einem Franzosen und einigen Amerikanern erfunden und hier und da angewendet wurden, den neueren Erfindungen von Kohlrausch, Higgins, Prescott usw. Platz machten, spricht für die allgemeine Anerkennung der Vorzüge der sekundären Quelle der Elektrizität gegen die ursprüngliche. Die wirksamsten sekundären Batterien erzeugten bei praktischer Anwendung bis zu 82 % ihrer theoretischen Kraft und Versuche, die auf der Amerikanischen Boston & Albany Eisenbahn stattfanden und sich über eine lange Periode erstreckten, bewiesen, dass mit einer gewissen Art von Erzeugungsmaschinen ein Effekt von mindestens 60 bis 65 % erreicht wird. Am besten eignen sich kleine Lampen von 6 bis 8 Kerzen Leuchtkraft, mit denen sich Spiegel vereinigen lassen und sollte der elektrische Druck nicht mehr als 28 Achsenbewegungen betragen, während die Erzeuger auf mechanischem Wege mit Sauerstoff oder Zinnsalz zu versehen sind. In Amerika rechnet man jetzt allgemein, unter gewöhnlichen Verhältnissen, auf eine wirkliche Entfaltung von wenigstens 75 % der theoretischen Kraft und ferner, dass die Fasern in den Leuchtlampem 1 200 anstatt, wie früher angenommen, 800 Stunden anhalten. In Frankreich wurden während der Ausstellungszeit auf der Eisenbahnlinie von Calais nach Paris Experimente mit der Absicht angestellt, jeden Wagen unabhängig von der Lokomotive und den anderen Wagen mit elektrischem Lichte zu erhellen. Wenn sich auch der Plan als ausführbar erwies, so war die Probe doch zu kurz, um einen sicheren Anhalt zu gewähren. Die Versuche, welche zuerst den Anlass lieferten, das System aufzugeben, unter welchem die Elektrizität direkt vom Dynamo (Kraftentwickler) entnommen wird und dagegen eine gemischte Methode einführten, wobei die Kraft unabhängig von den Wagenrädern abgeleitet ist, fanden zuerst auf der London & Brighton und dann auf einigen anderen Englischen Bahnen erfolgreich statt, worauf dasselbe System auch auf den Hofzügen in Russland zur Anwendung kam. Die Erzeugungsmaschinen werden dabei gleichzeitig mit einem Dynamo benutzt, der seinerseits von einer von der Lokomotive getriebenen Maschine bewegt wird. Die elektrischen Einrichtungen auf dem bei der vorjährigen Katastrophe zerstörten Bahnzuge des Zaren waren sehr vollkommen und interessant. Während die Wagen eine Entfernung von 8 500 km bei einer Geschwindigkeit von 50 km per Stunde zurücklegten, war die Beleuchtung unausgesetzt vorzüglich und selbst bei dem Unglücksfalle wurde der Waggon, der die elektrische Station bildete, zufällig losgekuppelt und blieb unversehrt. Der ganze Zug hatte 253 elektrische Lampen, die sich über 15 Fahrzeuge vertheilten. Das System wurde erst dann angenommen, nachdem ein Ausschuss von Sachverständigen, unter Vorsitz des Zaren, alle neueren Verbesserungen geprüft hatte. — Was den Kostenpunkt betrifft, so betrug die Ausgabe unter dem alten Systeme 6,3 Cts. oder 5 ₰ per Stunde und Lampe von 6 Kerzen Leuchtkraft und wird bei der neuen (gemischten) Methode auf nur 1,9 Cts. = 1,52 ₰ geschätzt. Dieselbe Bahn, die diesen Preis angibt, gebraucht stündlich per Lampe für 5 Cts. Oel oder Gas, doch stellt sich das in Belgien benutzte Camhrelingas billiger, und zwar auf 1,5 Cts. per Stunde und Flamme. Dass sich für die Zugbeleuchtung die Oel- und Gasperiode ihrem Ende nähert und dem elektrischen Lichte Platz machen wird, darf als ziemlich sicher angenommen werden, doch dürfte noch geraume Zeit mit Experimenten vorübergehen, bis das beste und gleichzeitig billigste System gefunden ist. Die Anwendung des elektrischen Lichtes für Stationsbeleuchtung erscheint auf die Dauer ebenfalls gesichert und sollte ohne Aufschuh und ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt vorerst überall angenommen werden, wo eine dem Tageslichte gleichkommende Beleuchtung erforderlich ist, d. h. wenigstens an allen Schluss- und Kreuzungsstationen. Nur fehlt es noch immer an einem Lichte, das sich für sehr grosse offene Räume besonders gut eignet, da Lucigen, das am meisten angewendet ist, den Nachtheil hat, dass es Rauch erzeugt und ein wechselndes Licht wirft. In Holland benutzt man ein besseres und billigeres Licht; doch berechnet sich Gas noch viel niedriger. Es scheint übrigens, dass sich die elektrischen Gesellschaften noch hauptsächlich mit Lösung der Aufgabe befassen, das beste und praktischste Licht herzustellen und einstweilen den Kostenpunkt weniger beachten, weil derselbe nach Ansicht von Autoritäten befriedigend zu erledigen sein wird, sobald die wichtigere Frage definitiv entschieden ist. Gegenwärtig gilt als Richtschnur, dass die elektrische Beleuchtung grosser offener Stationen, unter günstigen Umständen, per 100 Kerzen Leuchtkraft (in grossen Glühlampen) und per Stunde 8,5 ₰ und für dasselbe Lichtquantum in kleinen Lampen 25 ₰ kostet. In kleineren und eingeschlossenen Räumen stellt sich Gas in der Regel billiger, doch besitzt die Elektrizität manche Vorzüge, die sich erst im Laufe der Zeit herausstellen werden. So berichtet z. B. der Vorstand des Centralbüreaus der Londoner Sparkassen, dass in 2 Jahren, während deren daselbst Gas durch elektrisches Licht ersetzt wurde, das Ausbleiben der Angestellten wegen Unwohlseins durchschnittlich um 2 Tage per Jahr und Person abnahm. Die dadurch erzielte Ersparniss kam den Gehältern von 8 Beamten gleich und bezifferte sich auf etwa 640 £ (12 800 ℳ) p. a. Wo Gas, wie in den meisten Plätzen auf dem Kontinente, mehr als 8,5 ₰ per Quadratmeter kostet, da lässt sich das elektrische Licht schon aus ökonomischen Gründen empfehlen. Wo dagegen Gas, wie besonders in England, verhältnissmässig billig ist, da macht die Beleuchtung durch Elektrizität weniger Fortschritte, als sich nach den anderen maassgehenden Umständen erwarten liesse. Die Zukunft des elektrischen Lichtes ist jedenfalls bereits gesichert, doch bedarf es noch vieler Verbesserungen und muss den Anforderungen der Sparsamkeit mehr als jetzt entsprechen, hevor es Anspruch auf eine so allgemeine Verbreitung, wie Gas, machen kann. Der Gesundheitspunkt wäre allerdings, besonders auf den längeren Strecken, von so überwältigender Bedeutung, dass dahin zielende Nachforschungen hoffentlich recht bald von den betreffenden Eisenbahndirektionen angeordnet werden.

Bücherschau.

Die Technik des Welthandels. Ein Handbuch der internationalen Handelskunde für Kaufleute, Ex- und Importeure, Spediteure, Bankiers, Industrielle, Landwirthe, für Konsulate, für Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften, für Studirende an Handelsakademien u. a. Von Dr. Rudolf Sonndorfer, K. K. Regierungsrath, Direktor der Wiener Handelsakademie, Professor der internationalen Handelskunde an der K. und K. Orientalischen Akademie, Kommandeur usw. Wien und Leipzig;

Alfred Hölder, K. K. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1889. Ladenpreis 10 *M.*

Die staunenswerthen Fortschritte, welche in unserem Jahrhunderte und namentlich in den letzten Jahrzehnten auf dem Gebiete des Verkehrswesens gemacht sind, haben selbstverständlich auch den Welthandel in hervorragendem Maasse beeinflusst. Schienenstrassen und Schifffahrtslinien wetteifern, die Beziehungen der Völker unter einander zu vermehren, die Kulturerzeugnisse der Länder in der ganzen Welt zu vertheilen und überhaupt die Gemeinsamkeit der Interessen des Menschengeschlechtes zu fördern. Der Aufschwung, welchen der Handelsverkehr infolge dessen genommen hat — man darf auch wohl sagen: hat nehmen müssen —, ist kolossal, und die Entwickelung dieser Verhältnisse schreitet unaufhörlich und rüstig vorwärts. Unter diesen Umständen sind diejenigen, welche zu dem Welthandel unmittelbar oder mittelbar in Beziehungen stehen, mehr als früher darauf angewiesen, den Bedingungen und den Eigenartigkeiten desselben nachzuforschen und die Gewohnheiten des Handelsverkehrs in anderen Ländern kennen zu lernen. Die Dinge, welche hierbei die Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, sind freilich so zahlreich und so vielseitig, dass ein rastloser Fleiss dazu gehört, die wünschenswerthe Klarheit in der verwirrenden Fülle des Stoffes zu gewinnen und zu bewahren. Letzterer ist überdies, insofern die Möglichkeit einer Aufklärung an Ort und Stelle nicht gestattet ist, vielfach zerstreut, zum Theil auch schwer zugänglich.

Herr Dr. Sonndorfer hat sich nun die dankenswerthe Aufgabe gestellt, die Schwierigkeit dieses Studiums durch die systematische Darstellung und Verarbeitung eines überaus reichhaltigen, augenscheinlich mit grosser Mühe und Sorgfalt gesammelten Materiales zu erleichtern. Mit Rücksicht auf seine langjährige Thätigkeit auf dem Gebiete der Handelskunde, u. a. als Lehrer an der Wiener Handelsakademie und als Verfasser verschiedener, mit Beifall aufgenommener Fachschriften, durfte derselbe sich wohl für berechtigt erachten, an eine solche Aufgabe heranzutreten, für welche er, in Ermangelung ähnlicher, als Vorbilder zu verwerthender Arbeiten, die Unterlagen und die leitenden Gesichtspunkte sich zunächst selbst zu schaffen hatte. Mit Vorbedacht hat der kenntnissreiche Herr Verfasser seine Erörterungen lediglich auf die internationale Handelskunde beschränkt, während zu dem Verständnisse des Welthandels ausserdem noch eine allgemeine Vorbildung in Bezug auf die Volkswirthschaftslehre, auf die geschäftliche Waarenkunde und auf die Geographie des Welthandels ein unabweisbares Bedürfniss ist.

Durch die internationale Handelskunde soll gelehrt werden, „wo, wie und welche Handelsgeschäfte gemacht werden können, welche Rolle das Münz-, Maass- und Gewichtswesen im internationalen Handel spielt, welche Kenntnisse über das Transportwesen nothwendig sind, welchen Einfluss die Handelsgebräuche auf den Bezug der einzelnen Handelsartikel ausüben und wie die Kalkulation der Waaren im internationalen Handel durchzuführen ist.“ Dieses allgemeine Programm hat Herr Sonndorfer in folgenden sechs Hauptabschnitten im einzelnen behandelt: 1. die Waarenbörsen, deren Einrichtung und Bedeutung für den internationalen Handel; 2. das Maass- und Gewichtswesen im internationalen Handel und Verkehr; 3. die Währungsverhältnisse und die Valuten- und Devisennotirungen auf den überseeischen Plätzen; 4. die Güterbeförderung im internationalen Verkehr, und zwar durch die Eisenbahn und durch die Seeschifffahrt; 5. die Verkaufsgewohnheiten, Preisnotirung und Preisparitäten der Hauptstapelartikel im internationalen Handel; 6. die Werthausgleichung bei der Aus- und Einfuhr.

Da der Herr Verfasser nicht die Absicht hatte, ein Lehrbuch für die Schule, sondern ein Handbuch für den Praktiker zu schreiben, so sind die rein theoretischen Erörterungen auf ein sehr geringes Maass eingeschränkt, die thatsächlich bestehenden Verhältnisse dagegen in angemessener Ausführlichkeit behandelt. Durch zahlreiche Beispiele, aus welchen zu ersehen ist, wie in gewissen Fällen verfahren werden kann, ist der Gebrauchswerth des Buches erhöht. Der Inhalt desselben stützt sich auf ein, aus der geschäftlichen Praxis der ganzen Kulturwelt entnommenes Material.

Für die Leser unserer Zeitung dürfte — abgesehen von dem allgemein belehrenden und anregenden Charakter der einzelnen Gegenstände, welche mit Recht die Aufmerksamkeit der Angehörigen des Verkehrswesens beanspruchen können — namentlich der vierte Hauptabschnitt von Interesse sein. Derselbe behandelt bezüglich der Güterbeförderung durch die Eisenbahn das Betriebsreglement, den Eisenbahntarif und die Tarifirung der Güter, die Güterklassifikation in Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich und Italien, die internationalen Verbandtarife, die im internationalen Verkehre nothwendigen Begleitpapiere, ferner die Güterbeförderung und Gütertarifirung durch die Flussschifffahrt, die Versicherung der Güter beim Land- und Flusstransport und bezüglich der Güterbeförderung durch die Seeschifffahrt insbesondere die Registrirung und Vermessung der Seehandelsschiffe, die Klassifikation der Seehandelsschiffe, das Schiffsmanifest, das Ladebuch und den Ladeschein, das Connossement, die „Charter party“, d. h. den für die Vermiethung eines Schiffes abgeschlossenen Vertrag, die Bestimmung der Ladungsfähigkeit der Seehandelsschiffe, die Tarifirung der Güter, die wichtigsten See-Dampfschifffahrts-Gesellschaften des Kontinents, ihre Linien und Tarife und die Versicherung der zur See beförderten Güter.

Aus dem fünften Hauptabschnitte seien noch die Betrachtungen über den internationalen Handel mit Getreide, Spiritus, Kaffee, Zucker und Baumwolle hervorgehoben.

Herr Dr. Sonndorfer hat sich ein zweifelloses Verdienst durch sein gewiss recht mühevolles Werk erworben. Dasselbe darf warm empfohlen werden, namentlich denjenigen, welche berufen sind, in dem gewaltigen Mechanismus des Welthandels thätig zu sein, und denjenigen, welche sich auf diese Thätigkeit zunächst vorzubereiten haben. — Die Ausstattung des Buches ist eine vortreffliche. K—e.

Verschiedenes.

Internationale Sommerfahrplankonferenz für 1890.

Bei der am 15. d. Mts. in Rom zusammengetretenen internationalen Sommerfahrplankonferenz für 1890 waren 94 Eisenbahnverwaltungen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Holland, Belgien, Italien, Frankreich, England, Dänemark, Skandinavien, Polen und dem Orient durch 103 Delegirte vertreten. Regierungskommissare waren erschienen für Oesterreich, Schweiz und Italien. Den Vorsitz führte Herr Generaldirektor Kossuth von der Mittelmeerbahn. Der Antrag, dass fortab die Protokolle der Fahrplankonferenzen den betheiligten Verwaltungen innerhalb drei Wochen zuzusenden sind, wurde angenommen. Die Winterfahrplankonferenz für 1890/91 soll am 17. Juni 1890 in Stuttgart stattfinden. Die nach der Plenarberathung begonnenen Gruppenverhandlungen nahmen 2 Tage in Anspruch.

Schnelligkeit Deutscher Postdampfer.

Die „Westdeutsche Ztg.“ schreibt: „Von drei am 21. September 1889 von Shanghai mit verschiedener Postbeförderung nach Elberfeld gesandten Briefen sind hier eingetroffen:

die Deutsche Post . . . . . am 22. Oktober Abends
„ Französische Post . . . . „ 28. „ „
„ Englisch-Amerikan. Post . „ 28. „ Mittags.

Der Absender der gleichzeitig in Shanghai abgegangenen Briefe wollte feststellen, durch welche Post die Beförderung am raschesten bewirkt würde; es hat sich also ergeben, dass die Deutsche Post den Brief um 5, bezw. 6 Tage rascher beförderte als die Französische, bezw. Englisch-Amerikanische Post. Ich glaube, dass diese Mittheilung, deren Richtigkeit natürlich durch die abgestempelten Briefumschläge festgestellt werden kann, einer möglichst grossen Verbreitung werth ist.

Internationale Schlafwagengesellschaft.

Die Internationale Schlafwagengesellschaft hat mit verschiedenen Bahngesellschaften langjährige Verträge abgeschlossen. So hat sie sich, wie wir einer Mittheilung im „Handelsmuseum“ entnehmen, den Orient-Expresszug auf 15 Jahre gesichert, ferner die Verträge mit der Italienischen Mittelmeerbahn und der Adriatischen Bahn auf 12 Jahre unter günstigen Bedingungen verlängert. In Spanien ist für die Linie Medina del Campo-Porto auf die Dauer von 12 Jahren abgeschlossen worden; für Bulgarien ist das Monopol der Luxuswagen gleichfalls auf 12 Jahre gesichert. In England wurde ein zwölfjähriger Kontrakt mit den Gesellschaften der South Eastern und London-Chatham-Dover-Eisenbahn für Luxuszüge zwischen London und Paris vereinbart. Die Belgische Regierung hat auf gleiche Zeit den Betrieb der Restaurationswagen zugestanden. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat den Vertrag bis zum Jahre 1900 verlängert und die Orléansbahn der Gesellschaft die Restaurationswagen Paris-Bordeaux bis zum Jahre 1901 überlassen.

Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Dänemark.

Aus Kopenhagen schreibt man der „Voss. Ztg.“: Welchen Umfang die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Dänemark erreicht haben, zeigt ein kürzlich veröffentlichter amtlicher Bericht, nach welchem im Jahre 1888 nicht weniger als 850 Handelsreisende oder Vertreter Deutscher Firmen dort den gesetzlichen Erlaubnissschein zur Empfangnahme von Aufträgen zur Lieferung von Waaren gelöst haben. Die Anzahl der Handelsreisenden aus anderen Ländern betrug: 18 aus Oesterreich, 45 aus Frankreich, 59 aus England, 9 aus Holland, 1 aus Belgien, 4 aus der Schweiz, 10 aus Schweden, 3 aus Norwegen und 2 aus Finnland. Jeder Erlaubnissschein kostet 150 Kronen.

Fahrpreise nach Dänemark, Schweden, Norwegen.

Am 1. Februar 1890 wird ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits über Stettin, Stralsund-Malmö, Warnemünde-Gjedser, Kiel-Korsör und Vamdrup-Fredericia in Kraft treten. Die Fahrpreise werden durch diesen Tarif vielfach ermässigt. Die jetzt bestehenden besonderen Tarife für die genannten Routen treten gleichzeitig ausser Kraft.

Verschönerung Berlins.

Die grossen Pläne, welche der Verschönerung Berlins dienen sollen, drängen sich jetzt förmlich und werden schon im laufenden Jahre zum Theil zur Ausführung gelangen. Die „Baugew. Ztg.", welche das Programm der in diesem Jahre auf der Tagesordnung stehenden Arbeiten durchgeht, erinnert vor allem an den Abbruch der Schlossfreiheit und die Umgestaltung der Linden. An der Stelle des Hotel du Nord erhebt sich schon jetzt ein mächtiger Bau aus Granit und Sandstein. Am Schinkelplatz entsteht an der Stelle, wo jetzt das Hotel de Russie und Hotel d'Angletere standen, der grosse Neubau der Darmstädter Bank. Der alte Dom am Lustgarten dürfte auch schon in diesem Jahre abgebrochen werden, um dem Bau des neuen Domes zu weichen, welcher nach den Plänen von Raschdorff errichtet werden soll. Dicht dabei sollen auch drei neue Museen entstehen, deren Pläne bereits genehmigt sind. Bedenkt man weiter, dass die Spreebrücke nach der Börse zu erneuert werden soll, so erhält man im Geiste um das Schloss herum ein Städtebild, wie es in der ganzen Welt einzig dastehen dürfte. — Im Thiergarten soll ein Lessingdenkmal, auf dem Schlossplatz der Begasbrunnen, auf dem Neuen Markte das Lutherdenkmal entstehen.

Luxemburg: Prinz Heinrichbahn.

Die Prinz Heinrichbahn übernahm die der Gesellschaft Bruta Faskin & Cie. für den Bahnbau Grevenmacher-Wasserbillig ertheilte Konzession und baut die Bahnlinie für eigene Rechnung.

Eisenbahn-Wagenräder ohne Spurkränze.

Auf der Chicago- und Nordwestbahn in Amerika sind erfolgreiche Versuche mit sechsrädrigen Drahtgestellen gemacht worden, deren Mittelräder glatte Laufkränze besassen. Als Vortheile werden genannt: 1. stark ausgelaufene Aussenräder können abgedreht und sodann in der Mitte weiter verwendet werden; 2. wesentlich verringerte Zugkraft; 3. geringere Abnutzuug der Schienen, besonders in gekrümmten Strecken. (Centralbl. d. Bauverwaltg.)

Geheimer Ober-Baurath Ernst Grüttefien †.

Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung hat einen herben Verlust erlitten! — Am 17. d. Mts. ist der Geheime Ober-Baurath und vortragende Rath in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Ernst Grüttefien, im Alter von 52 Jahren nach dreitägigem Krankenlager einem schweren Leiden erlegen. Weit über die Grenzen des Preussischen Landes hinaus wird dieser Trauerfall Theilnahme erwecken, denn der Verstorbene ist unter den Berufsgenossen des In- und Auslandes rühmlichst bekannt, und zahlreich ist der Kreis seiner Freunde, Bekannten und Verehrer.

Grüttefien, den 18. Dezember 1837 zu Neuhaldensleben geboren, wurde am 2. August 1864 zum Baumeister ernannt, nachdem er zuvor den damals maassgebenden Vorbedingungen für den Eintritt in die Staatsbau-Laufbahn in Preussen durch das Studium auf der Bauakademie in Berlin, durch die Ablegung zweier Staatsprüfungen und durch eine mehrjährige praktische Thätigkeit entsprochen hatte. Seit seiner Ernennung zum Baumeister hat der Verstorbene, abgesehen von einer kurzen Thätigkeit in der Wasserbauverwaltung, dauernd der Staatsbahnverwaltung angehört und an hervorragenden Arbeiten derselben einen gewichtigen Antheil genommen. Seine hohen Verdienste haben gebührende Anerkennung gefunden, denn mit einer für technische Beamte ungewöhnlichen Schnelligkeit hat er die Staffeln des Ruhmes, welche die Beamtenlaufbahn darbietet, erklommen. Er wurde im Mai 1871 durch seine Ernennung zum Eisenbahn-Baumeister (eine zur Zeit in Preussen nicht mehr bestehende Amtsbezeichnung) den sogenannten etatsmässigen Beamten eingereiht, im Juli 1873 zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, im Januar 1877 zum Regierungs- und Baurath, bereits im Juli 1877, noch nicht 40 Jahre alt, zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und im Juli 1882 zum Geheimen Ober-Baurath ernannt.

Die eigenartige Begabung Grüttefiens war seinen Studiengenossen schon frühzeitig aufgefallen; insbesondere zeigte dieselbe sich auf dem mathematischen Gebiete, welches er mit einer geradezu staunenswerthen Leichtigkeit und Sicherheit beherrschte. Vielen Fachgenossen ist er bereits während der Studienzeit und während der Vorbereitung für die Staatsprüfungen Lehrer und Berather auf diesem besonderen Fachgebiete gewesen. Vor seiner Berufung in das Ministerium hat der Verstorbene bei der Bearbeitung von Entwürfen für Eisenbahnanlagen und bei der Ausführung derselben in maassgebender Weise mitgewirkt. Wir erinnern in dieser Hinsicht u. a. an den, inzwischen im Laufe der Jahre völlig umgewandelten, früheren Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof in Berlin und an den jetzigen Bahnhof in Hannover, durch welchen neue Gesichtspunkte für derartige Anlagen in Preussen verwirklicht wurden. Bekanntlich sind die bei dieser Gelegenheit gewonnenen Erfahrungen auch weiterhin bei Bahnhofs-Neu- und Umbauten erfolgreich verwerthet, wozu Grüttefien selbst während seiner Thätigkeit im Ministerium beizutragen vermochte.

Die Vielseitigkeit der Arbeiten, an welchen Grüttefien als Beamter theilgenommen hat, entzieht sich im einzelnen unserer genauen Kenntniss und zum Theil vielleicht überhaupt der Besprechung. Etwaige weitere Mittheilungen hierüber mögen daher einer berufeneren Feder vorbehalten bleiben. Erwähnt sei nur noch, dass der Verstorbene auch dem Königlichen Technischen Oberprüfungsamte und der Abtheilung für das Ingenieur- und Maschinenwesen der Königlichen Akademie des Bauwesens, seit der Begründung dieser beiden Behörden als Mitglied angehört hat.

Wiederholt sind die hervorragenden Verdienste Grüttefiens durch die Verleihung von Orden anerkannt; unter denselben befindet sich der Rothe Adlerorden zweiter Klasse mit Eichenlaub und auch das Eiserne Kreuz II. Klasse am weissen Bande, welches er sich auf dem Französischen Kriegsschauplatze als Angehöriger einer Eisenbahnabtheilung erworben hatte.

Im persönlichen Verkehr war der Verstorbene liebenswürdig, milde, rücksichtsvoll und, trotz aller Erfolge, welche ihn rasch weit über seine Altersgenossen hinweggehoben hatten, stets in gleicher Weise einfach. Er hatte ein warmes Interesse für seine Berufsgenossen und es war ihm ein Herzensbedürfniss, denselben mit Rath und That zu helfen, soweit er dazu imstande war. Gern weilte er auch in den Kreisen der jüngeren Fachgenossen, welche ihm eine ganz besondere Verehrung entgegen brachten.

Durch den Tod Grüttefiens ist ein durch reiches, vielseitiges Wissen, durch Schärfe des Denkens, durch unermüdliche Hingabe an seine Berufsthätigkeit, durch ungewöhnliche Arbeitskraft ausgezeichneter, schwer zu ersetzender Beamter in rüstigem Mannesalter vorzeitig dahingerafft. Seine zahlreichen Freunde trauern über den Verlust eines wahrhaft guten Menschen! — —

K—e.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. bis einschliesslich zum 31. März d. J. gelangen für Torfstreu und Torfmull in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Station Heydekrug des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn direkte Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Güterverwaltungen sowie bei dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfragen.

Berlin, den 18. Januar 1890. (192 MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II Heft I. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres gelangt für Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür von Breslau O/S. Bahnhof nach Troppau K. F. N. B. und M. S. C. B. ein direkter Ausnahmefrachtsatz von 0,88 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 16. Januar 1890. (193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 19. Februar alten/3. März neuen Stils 1890 ab werden die durch den I. Nachtrag zum Ausnahmetarif 12 für Holz des Deutsch-Russischen Gütertarifs mit Gültigkeit vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1889 eingeführten Frachtsätze für Baumaterial, als Fassdauben usw. und Eisenbahnschwellen (Querschwellen) in Wagenladungen von 10 000 Kilogramm (610 Pud) im Verkehr von Stationen der Polässjeschen Eisenbahnen nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof), Pillau und Memel über Wilna-Wirballen aufgehoben.

Bromberg, den 17. Januar 1890. (194)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Bayerischer Eisenbahnverband. In Ergänzung des Ausnahmetarifs 12 für Eisenerze etc. gelangt mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab im Verkehre zwischen Schwandorf und Unterwellenborn ein Ausnahmefrachtsatz von 0,57 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 16. Januar 1890. (195)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Am 15. Februar d. J. gelangt der Nachtrag II zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Abschnitte B. und D., sowie einzelnen Berichtigungen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen

1. Mundelstrup, Station der Dänischen Staatsbahn einerseits und verschiedenen Stationen des diesseitigen Bezirks andererseits,
2. Osnabrück (Hannoverscher Bahnhof) und Giessen, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einerseits und den Dänischen Verbandsstationen andererseits.

Ferner werden die Stationen Osnabrück (Hannoverscher Bahnhof) und Giessen, des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover, sowie die Station Hohenlimburg, des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, in den Ausnahmetarif 9a und b (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) aufgenommen.

Altona, den 12. Januar 1890. (196)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr nach der Reichsbahn. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif Nr. 9 vom 1. März 1889 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag II, Entfernungen nach der Reichsbahnstation Ingweiler enthaltend, in Kraft und wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 16. Januar 1890. (197)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Der mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. für den Verkehr mit den Stationen mehrerer Verbandsbahnen bereits zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse findet vom 20. Januar d. J. ab in dem oben bezeichneten Verkehre auch Anwendung auf den Verkehr mit den Verbandsstationen der Unter-Elbeschen und der Westholsteinischen Eisenbahn.

Köln, den 16. Januar 1890. (198)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die besonderen Zusatzbestimmungen zu § 34 des Betriebsreglements unter A II c 3 — Seite 5 — des Badischen Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren finden mit sofortiger Wirkung auch auf diejenigen Leichen Anwendung, welche aus den Grossh. Heil- und Pflegeanstalten Emmendingen und Pforzheim an die anatomischen Anstalten der Universitäten Heidelberg und Freiburg abgesandt werden. Bei der Versendung solcher Leichen aus den genannten Heil- und Pflegeanstalten bedarf es jedoch der Mitwirkung des Bezirksarztes nicht.

Karlsruhe, den 18. Januar 1890. (199)
Generaldirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Frachtsätze für die Station Neuulm. Die im Magdeburg-Bayerischen Gütertarif nebst dessen Nachträgen aufgeführten Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit der Bayerischen Station Ulm, welche gemäss diesseitiger Bekanntmachung vom 18. November v. J. am 1. Januar 1890 ausser Kraft getreten sind, finden fortan, soweit dieselben niedriger sind, als diejenigen für die Station Neuulm der Bayerischen Staatsbahn für den Verkehr mit dieser letzteren Station Anwendung.

Ueber die Frachtsätze ertheilt auf Ersuchen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion nähere Auskunft.

Magdeburg, den 16. Januar 1890. (200)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Insoweit die Taxen und Entfernungen für Neuulm höher sind, als die bis zum 31. Dezember v. J. im Verkehr nach und von Ulm (Bayerische Staatsbahn) gültig gewesenen Frachtsätze und Tarifentfernungen, finden letztere vom 3. d. Mts. an Anwendung für den Verkehr nach und von Neuulm. Die Tarifhefte Nr. 1, 2 und 3 für den Hannover-Bayerischen Verband sind hiernach zu berichtigen.

Hannover, den 15. Januar 1890. (201)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 20. Januar 1890 treten für Schiefertafeln, Griffel und Märbel (Stein- und Glasmärbel) zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, sofern dieselben mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen aufgeliefert werden oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt wird, ermässigte Ausnahmetarifsätze von verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Werra- und Saal-Eisenbahn nach Stettin, Central-Güterbahnhof, sowie Dunzig - Bhf. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Januar 1890. (202)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit finden die bis zum 31. Dezember 1889 gültig gewesenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für Ulm, Bayerische Staatsbahn, soweit dieselben niedriger sind als die Entfernungen und Frachtsätze für Neuulm, im Verkehre mit letzterer Station Anwendung.

Erfurt, den 17. Januar 1890. (203)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. gelangen die nachstehenden Drucksachen zur Ausgabe:

1. Nachtrag IX zum Tarifheft Nr. 1 vom 1. Januar 1885, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen wie der Kilometertafel I und Aufhebung der Stationstarife für Crailsheim und Ulm;
2. Nachtrag VIII zum Tarifheft Nr. 2 vom 1. Januar 1885, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Verzeichnisses der Württ. Verbandsstationen, sowie Ergänzung der Stationstarife und Berichtigung;
3. Nachtrag I zum Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1889, enthaltend ausser Berichtigungen Aenderungen der Holz-Ausnahmetarife Nr. 2 und 3, Aufnahme neuer Stationen in die Ausnahmetarife Nr. 1B für Metall-Stückgüter, Nr. 8 für Nessel und Nr. 9 für Bier, sowie Uebernahme der Stationen Crailsheim und Ulm in die ausschliessliche Verwaltung der Württ. Staatsbahnen.

München, den 13. Januar 1890. (204)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Februar 1890 tritt der Tarifnachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften und der im Haupttarife und im Nachtrage IX enthaltenen Vorbemerkungen veränderte Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Annaberg, Buchholz, Lugau, Rodewisch, Schönfeld, Stollberg, Waldkirchen, Weipert, Wilischthal, Wolkenstein und Zschopau und für die Württembergischen Stationen Isny und Leutkirch, ferner neue Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Altmittweida, Berthelsdorf, Connewitz, Fährbrücke, Greiz Haltestelle, Grünstädtel, Leubsdorf, Lobstädt, Mittweida-Markersbach, Mulda, Neucunnersdorf, Obercrottendorf, Oberdorf-Beutha, Pirk, Raschau bei Schwarzenberg, Scharfenstein, Schlettau in Sachsen, Trabanz-Treben, Wiesenbad und Wolfsgefärth, sowie für die Württembergischen Stationen Blaufelden, Crailsheim und Ulm und endlich Aenderungen der Ausnahmetarife.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 16. Januar 1890. (205)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft. Am 20. Januar d. J. tritt in dem diesseitigen Lokalverkehre ein Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel als: Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben etc. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen.

Dortmund, den 19. Januar 1890. (206)
Die Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die am 1. Oktober 1888 bei Einführung des neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Rheinisch - Westfälischen Stationen nach Stationen der Belgischen Staatsbahn etc. zur Einführung gekommenen

Frachtermässigungen für den Verkehr nach gewissen Belgischen Stationen treten am 1. März d. J. ausser Kraft. Von da ab kommen daher lediglich die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze zur Berechnung.

Köln, den 20. Januar 1890. (207)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Güterverkehr Oesterreich - Ungarn-Delle transit. Mit 1. Februar l. J. gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Fleisch als Eilgut von Oesterr. - Ungarischen Stationen nach Delle transit (für Paris) zur Einführung. Durch denselben werden alle bisher im Instruktionswege eingeführten betreffenden Frachtsätze ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 10. Januar 1890. (208)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreich. Staatsbahnen.

Mit 15. Februar 1890 tritt ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der Aussig - Teplitzer Bahn und von den Stationen Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der K. K. Staatsbahnen nach einzelnen Stationen der Südbahn etc. via Aussig-Wien in Kraft, durch welchen der gleiche Tarif vom 1. März 1886 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifs sind durch die gefertigte Direktion zu bekommen.

Teplitz, den 18. Januar 1890. (209)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VI zum Personentarife. Zu unseren vom 20. Mai 1884 gültigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport tritt am 1. Februar 1890

Nachtrag VI

mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ermässigte Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der Oesterr. Strecke einer- und den Stationen der Ungar. Strecke andererseits.
2. Gebührenberechnungs - Tabellen für die Stationen Kassa (Kaschau) und Ruttka.
3. Einstellung der Ausgabe von Jahres-Abonnementskarten auf der Ungar. Strecke.
4. Namensänderung der Haltestelle Lubotin.

Exemplare dieses Nachtrages, durch welchen die Nachträge IV und V ausser Kraft gesetzt werden, sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest V, Maria Valeriagasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 16. Januar 1890. (210)
Die Direktion.
(N. w. n. h.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird der an der Bahnstrecke Colmar - Neu-Breisach zwischen den Stationen Sundhofen und Neu-Breisach (Stadt) widerruflich errichtete Haltepunkt Wolfganzen am 1. Februar d. J. für den Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 18. Januar 1890. (211)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen", sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 1 000 Stück offenen Güterwagen,
b) 260 „ Kohlenwagen,
c) 150 „ Kokeswagen,
d) 1 000 „ bedeckten Güterwagen,
e) 350 „ zweiachsigen Plattformwagen,
f) 50 „ vierachsigen Plattformwagen,
g) 20 250 „ normalen Flussstahl-Spiralfedern für Wagen,
h) 14 600 „ normalen Flussstahl-Tragefedern für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu 4 *M.* für a—g und zu 1,50 *M.* für h von unserm maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot von Wagen" versehen portofrei zu dem auf den 4. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 15. Januar 1890. (212)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke als:

Rundkupfer, Kupferblech, Kupferrohr, Rundmessing, Messingblech, Messingrohr,
Feder, Flachstahl, Federringe, glatt und gerippt,
Fusswinden, eiserne zu 10 000 und 5 000 kg Tragkraft,
Firniss, Siccativ, Farbe, trockene, Spiritus, denaturirt,
Hammerstiele aus Hickoryholz

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der vorstehend angeführten Gegenstände liegen bei der Unterzeichneten zur Einsicht aus, können aber auch auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen bezogen werden. Lieferungsangebote sind

bis zum 27. Januar 1890

anher einzureichen.

Chemnitz, den 17. Januar 1890. (213JC)
Magazinhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Lieferung von Sekundärbahnschienen für Querschwellenoberbau und zwar

Loos I, rund 38 000 m mit einem Widerstandsmoment des Querschnitts von etwa 60 in cm und
Loos II rund 20 500 m mit einem Widerstandsmoment des Querschnitts von etwa 90 in cm

ist zu vergeben.

Die Bedingungen der Lieferung sind bei dem technischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht aufgelegt und werden von demselben auf Ansuchen auch kostenfrei abgegeben.

Angebote auf die Lieferung sind bis zum

1. Februar d. J. Mittags 12 Uhr

verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Sekundärbahnschienen" versehen bei dem diesseitigen Sekretariat einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bewerber anwohnen können, findet am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 16. Januar 1890. (214)
Generaldirektion der K. Württb. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein jüngerer Ingenieur, der mehrere Jahre auf dem Constructionsbureau einer Waggonfabrik thätig gewesen, und bereits Uebung in der Anfertigung von Materialauszügen und genauen Gewichtsberechnungen hat, wird für eine dauernde Stellung, möglichst sofort gesucht.

Offerten mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen sub J. M. 6535 an Rudolf Mosse, Berlin SW., erbeten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 8. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Januar 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Schnellzugverbindungen aller Länder der Erde.

(Schluss aus Nr. 7.)

Die Ausführungen für Nordamerika (Canada und Vereinigte Staaten), Südamerika (Argentinien, Chili, Brasilien und Peru), Indien und die Australischen Kolonien überschlagen wir und kommen nunmehr zu den

Schnellzügen des Europäischen Festlandes.

Die Länder sind hier nach ihren auf die Einwohnerzahl bezogenen Schnellzugwegen geordnet; die Verwaltungen jedoch wieder nach der bereits beleuchteten Geschwindigkeit (ohne Aufenthalte).

Dass für das Festland die Schnellzuggrenze auf 46 km (einschliesslich Aufenthalte) herabgesetzt ist, wurde bereits betont. An Schnellzügen mit 56 km Geschwindigkeit (einschliesslich Aufenthalte) soll das ganze Festland nicht so viel leisten, wie die Great Northern in England; in 46 km-Schnellzügen leistet das ganze Festland täglich nach Foxwell und Farrer etwa 118 000 Meilen = 189 860 km, in 56 km-Schnellzügen leistet England täglich 63 000 Meilen = 101 370 km.

Die Foxwell- und Farrer'sche Reihenfolge der Staaten auf dem Europäischen Festlande haben wir bereits in Nr. 93 S. 922 vor. Jahrg. d. Ztg. gebracht. Dieselbe ist in dem besprochenen Werke noch von Angaben über das Fahrgeld für I., II. und III. Klasse (länderweise) begleitet, auf deren Wiedergabe wir beim Mangel jedweder Angabe über Art der Ermittelung und dergleichen verzichten. Wichtiger ist, dass die nachstehend angegebenen Zahlen den Prozentsatz der Linien bezeichnen sollen, welche mehr als 1 : 200 Steigung haben. Leider fehlt hier England ganz, ebenso eine Mittheilung über Abstammung dieser Zahlen, deren Zuverlässigkeit hiernach in der Luft schwebt.

Schweiz	49	Rumänien	26
Frankreich	38	Deutschland	24
Russland	35	Dänemark	21
Italien	32	Belgien	20
Oesterreich	27	Holland	10

Nach unserer Quelle würde Norddeutschland nicht nur von Grossbritannien, sondern auch von Frankreich und Holland übertroffen, von Belgien aber erreicht, was die Geschwindigkeit der Schnellzüge anbetrifft.*)

Zur Prüfung dieses Sachverhaltes hat sich Jungnickel in dem erwähnten Archivaufsatze der verdienstlichen Arbeit unterzogen, für die genannten Länder festzustellen und streckenweise nachzuweisen, wie viel Schnellzüge täglich verkehren, welche Strecke sie durchfahren, wie viel Zugkilometer hiernach geleistet werden und in wie viel Minuten dies geschieht (vom Zeitpunkt der Abfahrt bis zur Ankunft auf der Endstation gerechnet). Die einzelnen Verwaltungen und Strecken sind hierbei ebenso gruppirt, wie in dem Englischen Werke.

*) Vergl. die vorletzte Spalte der Tabelle in Nr. 93 S. 922 vor. Jahrg. d. Ztg.

Die Gesammtfahrzeit einschliesslich der Aufenthalte ist hierbei deshalb gewählt worden, weil der grossen Mehrheit der Reisenden die die Aufentbaltszeiten einschliessende durchschnittliche Geschwindigkeit der allein verständlicbe Maassstab für die Geschwindigkeitsleistungen der verschiedenen Bahnverwaltungen ist.

Das Ergebniss dieser Ermittelungen ist nachfolgend wiedergegeben; für Holland, Belgien und Frankreich summarisch, für Norddeutschland dagegen mit Rücksicht auf das erhebliche Interesse, welches die einzelnen Zahlen bieten, vollständig.

Land	Zahl der Züge	Zug-kilometer	geleistet in Minuten	durchschn. Stunden-geschwin-digkeit in Kilometer Sp. 3 X 60 / Spalte 4	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6
Holland	231	14 657,3	17 767	49,5	Niederl. Rhein-E., Nordbrabant-DeutscheEisenb., Niederl. Staatsb., „ Centraleisenb., Holländ. Eisenb.
Belgien	132	10 913,2	13 705	47,8	Belgische Staatseisenbahnen.
Frankreich	307	84 945,0	105 495	48,3	Ostbahn, Nordbahn, Orléansbahn, Südbahn, Paris - Lyon-Mittelmeerb., Westbahn, Staatsbahn.

Norddeutschland.

Strecke	Züge	km	Zugkm	in Min.
K. E.-D. Altona.				
Berlin-Hamburg	4 Züge	à 286,0 km	= 1 144,0	1 189
Altona-Vamdrup	4 „	„ 254,0 „	= 1 016 0	1 220
Neumünster-Kiel	6 „	„ 31,3 „	= 187,8	220
K. E.-D. Magdeburg.				
Berlin-Holzminden (über Oschersleben)	2 „	„ 330,5 „	= 661,0	807
Berlin-Holzminden (über Schöningen)	2 „	„ 326,2 „	= 652,4	725
Berlin-Güsten (über Magdeburg)	2 „	„ 183,4 „	= 366,8	402
Berlin-Thale	2 „	„ 228,6 „	= 457,2	512
Berlin-Hannover	8 „	„ 255,1 „	= 2 040,8	2 015
Hannover-Magdeburg-Leipzig	2 „	„ 266,1 „	= 532,2	608
Hannover-Magdeburg	1 „	„ 147,0 „	= 147,0	165
Braunschweig-Magdeburg	2 „	„ 86,4 „	= 172 8	185
Oebisfelde-Magdeburg	1 „	„ 64,2 „	= 64,2	70
Magdeburg-Leipzig	3 „	„ 119,1 „	= 357,3	390
Magdeburg-Wittenberge	2 „	„ 109,0 „	= 218,0	229
K. E.-D. Köln (rechtsrh.).				
Emden-Münster	2 „	„ 178,6 „	= 357,2	365
Emden-Soest	2 „	„ 237,1 „	= 474,2	751
Münster-Hamm	9 „	„ 34,7 „	= 312 3	364
Oberhausen-Emmerich	5 „	„ 60,8 „	= 304,0	369
Köln-Oberhausen	4 „	„ 71,6 „	= 286,4	341
Köln-Niederlahnstein	6 „	„ 96,2 „	= 577,2	685
K. E.-D. Hannover.				
Löhne-Rheine	2 „	„ 94,5 „	= 189,0	214
Warburg-Altenbeken	4 „	„ 37,2 „	= 148,8	170
Magdeburg-Hamburg	2 „	„ 250,0 „	= 500.0	548
Hamburg-Cassel	4 „	„ 346,3 „	= 1 385,2	1 710
Kreiensen-Cassel	1 „	„ 97,2 „	= 97,2	134
Göttingen-Hannover	1 „	„ 108,1 „	= 108,1	128
Cassel-Frankfurt	8 „	„ 199,0 „	= 1 592,0	1 907
Hannover-Bremen	4 „	„ 122,5 „	= 490,0	569
Bremen-Geestemünde	2 „	„ 61,6 „	= 123,2	134
Köln-Hannover	6 „	„ 327,7 „	= 1 966,2	2 158
Köln-Hamburg	4 „	„ 447,7 „	= 1 790,8	2 036
K. E.-D. Berlin.				
Frankfurt-Posen	2 Züge	à 173,1 km	= 346.2	383
Guben-Posen	2 „	„ 172,6 „	= 345.2	427
Berlin-Stralsund	2 „	„ 224,2 „	= 448.4	514
Berlin-Swinemünde	2 „	„ 201,0 „	= 402,0	487
Berlin-Stargard	2 „	„ 169,0 „	= 338,0	397
Berlin-Stettin	4 „	„ 134,4 „	= 537.6	686
Berlin-Dresden (Zossen)	2 „	„ 174,8 „	= 349 6	363
Berlin-Breslau (Kohlfurt)	4 „	„ 359,9 „	= 1 439,6	1 699
Berlin-Breslau (Sagan)	2 „	„ 329,2 „	= 658,4	834
Berlin-Görlitz	2 „	„ 210,2 „	= 420 4	533
Berlin-Frankfurt	6 „	„ 81,2 „	= 487,2	566
K. E.-D. Erfurt.				
Berlin-Dresden (Röderau)	4 „	„ 187,7 „	= 750.8	825
Berlin-Leipzig	5 „	„ 162.9 „	= 814,5	969
Kohlfurt-Falkenberg	2 „	„ 147,9 „	= 295,8	381
Cassel-Bebra	2 „	„ 58,0 „	= 116 0	132
Berlin-Erfurt	1 „	„ 270,1 „	= 270,1	336
Weissenfels-Berlin	1 „	„ 193,6 „	= 193 6	204
Berlin-Eisenach	1 „	„ 326,8 „	= 326 8	428
Berlin-Bebra	5 „	„ 371,9 „	= 1 859,5	2 393
Leipzig-Bebra	2 „	„ 218,4 „	= 436,8	601
K. E.-D. Bromberg.				
Berlin-Eydtkuhnen (Konitz)	2 „	„ 741,9 „	= 1 483,8	1 645
Berlin-Eydtkubnen (Bromberg)	2 „	„ 775.9 „	= 1 551,8	1 936
Bromberg-Insterburg	2 „	„ 350,9 „	= 701,8	956
Posen-Thorn	2 „	„ 141,1 „	= 282,2	319
K. E.-D. Breslau.				
Breslau-Oderberg	4 „	„ 180,9 „	= 723,6	938
Posen-Breslau	1 „	„ 164 5 „	= 164,5	229
Cüstrin-Breslau	2 „	„ 252,1 „	= 504,2	674
K. E.-D. Köln (linksrh.).				
Köln-Cleve	2 „	„ 119,9 „	= 239,8	299
Köln-Venlo	3 „	„ 89,3 „	= 267,9	444
Köln-Herbesthal	11 „	„ 85,4 „	= 939,4	1 270
Köln-Bingerbrück	8 „	„ 153,0 „	= 1 224,0	1 523
Bingerbrück-Metz	3 „	„ 220,8 „	= 662,4	822
Coblenz-Trier	4 „	„ 111,3 „	= 445,2	553
Diedenhofen-Trier	3 „	„ 70,2 „	= 210,6	270
K. E.-D. Frankfurt a/M.				
Berlin-Sangerhausen	2 „	„ 202.9 „	= 405,8	469
Sangerhausen-Güsten	2 „	„ 53,2 „	= 106,4	123
Bebra-Frankfurt	7 „	„ 164 9 „	= 1 154.3	1 499
Halle-Cassel	4 „	„ 217.6 „	= 870,4	1 074
Frankfurt-Coblenz	6 „	„ 128,4 „	= 770,4	1 036
K. E.-D. Elberfeld.				
Aachen-Holzminden	4 „	„ 314.5 „	= 1 258,0	1 760
Hamm-Elberfeld	4 „	„ 74,4 „	= 297,6	385
Cassel-Warburg	3 „	„ 52.3 „	= 156,9	164
Deutz-Elberfeld	1 „	„ 48.0 „	= 48,0	52
Deutz-Barmen	7 „	„ 53,3 „	= 373,1	535
Grossherzoglich Oldenburgische Direktion.				
Bremen-Leer	4 „	„ 101,9 „	= 407,6	580
Unter-Elbesche Eisenb.				
Harburg-Cuxbaven	2 „	„ 102,3 „	= 204,6	246
Deutsch-Nordischer Lloyd.				
Neustrelitz-Warnemünde	2 „	„ 125 6 „	= 251,2	326
Lübeck-Büchener Eisenb.				
Hamburg-Stettin (einschl. Mecklenb. Fr. Franz-Eisenb. u. Eisenb.-Dir. Berlin)	2 „	„ 358 3 „	= 716,6	996
Hamburg-Lübeck	2 „	„ 63,0 „	= 126,0	155
Mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn.				
Hamburg-Kleinen	2 „	„ 44,8 „	= 89,6	111
	263 Züge		= 46 193,5 Zugkm	55 867 in Min.

= 49,6 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Gruppirt man die Leistungen der verschiedenen Länder nach diesen Zahlen, so liefert das folgendes, von den Angaben Englischen Ursprungs in Nr. 93 S. 922 vor. Jahrg. d. Ztg. wesentlich abweichende Bild.

Es befördern:

	Schnellzugkm	in Min.		km
die Preussischen Staatsbahnen	44 397,9	53 453	=	49,8
Norddeutschland	46 193,5	55 867	=	49,6
Holland	14 657,3	17 767	=	49,5
Frankreich	84 945,0	105 495	=	48,3
Belgien	10 913,2	13 705	=	47,8

in der Stunde Geschwindigkeit.

Hiernach übertreffen die Preussischen Staatsbahnen hinsichtlich der durchschnittlichen Geschwindigkeit ihrer Schnellzüge die Bahnverwaltungen in Holland, Frankreich und Belgien, folgen also unter den Europäischen Eisenbahnen unmittelbar hinter denen von Grossbritannien.*)

Hätten die Englischen Verfasser nur diejenigen Schnellzüge in Betracht gezogen, welche mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 46 km und mehr in der Stunde befördert werden, so würden sich nach Maassgabe der dem Englischen Buche zu Grunde gelegten Fahrpläne vom August 1888

für Holland	nur 11 746	statt	12 800	Schnellzugkm
„ Frankreich	„ 57 180	„	65 808	„
„ Belgien	„ 7 270	„	11 070	„
„ Norddeutschland	„ 35 336	„	41 277	„

(darunter für Preussen 35 910 Schnellzugkm) ergeben. Um mindestens die letzteren, in dem Englischen Buche enthaltenen Zahlen zu erhalten, müssen vielmehr alle, von den Eisenbahnverwaltungen in den veröffentlichten Fahrplänen als Schnellzüge bezeichneten, also auch die mit weniger als 46 km in der Stunde durchschnittlicher Geschwindigkeit beförderten Schnellzüge in Rechnung gestellt werden. Dies ist im „Archiv" geschehen, die Englischen Verfasser sind augenscheinlich nicht ganz so weit gegangen, da sie für alle Länder ausser Belgien eine etwas geringere Zahl von Schnellzugkilometern angeben, als das „Archiv". Immerhin haben sie von ihrem oben beregten Vorbehalt, auch Züge mit nahezu 46 km einzubeziehen, ausgiebigen Gebrauch gemacht.

Würde angenommen, dass der „Schnellzug" erst mit 46 Stundenkm beginne, so würde dies die aus obiger Tabelle sich ergebende Stellung der Preussischen Staatsbahnen und Norddeutschlands noch verbessern, da

auf den Preussischen Staatsbahnen	von 249 Schnellz.	195 Schnellz.,	also	78,3 %
in Norddeutschland	„ 263	„ 201	„	„ 76,4 „
„ Holland	„ 231	„ 170	„	„ 73,6 „
„ Frankreich	„ 307	„ 218	„	„ 71,0 „
„ Belgien	„ 132	„ 89	„	„ 67,4 „

oder auf den

Preussischen Staatbahnen	von 44 397,9 Schnellzgkm	35 910,1 Zgkm.,	also	80,9 %
in Norddeutschland	„ 46 193,5	„ 36 586,7	„	„ 79,0 %
in Holland	„ 14 657,3	„ 11 475,9	„	„ 78,3 „
„ Frankreich	„ 84 945,0	„ 57 180,0	„	„ 67,3 „
„ Belgien	„ 10 913,2	„ 7 269,5	„	„ 66,6 „

mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 46 km und mehr in der Stunde befördert werden.

Zweifellos würde sich — so führt das „Archiv" im Anschluss hieran aus — für die Preussischen Staatsbahnen ein noch vortheilhafteres Ergebniss zeigen, wenn nicht die Schnellzugleistungen vom August 1888, sondern diejenigen im August 1889 in Berechnung gezogen würden, da gerade seit dem ersteren Zeitpunkte eine beträchtliche Zahl neuer Schnellzüge mit grosser Geschwindigkeit zur Einführung gelangt ist und vorhandene Schnellzüge beschleunigt worden sind.

*) Dass die Preussischen Staatsbahnen diejenigen Länder, welche sie nach den Englischen Ermittelungen überragen, dies auch nach den Ermittelungen obiger Art thun werden, darf wohl ohne weiteres angenommen werden.

Jedenfalls ist erwiesen, dass die Preussischen Schnellzüge in Bezug auf ihre durchschnittliche Geschwindigkeit auf dem Europäischen Festlande den ersten Rang einnehmen.

Dieses Ergebniss hätten die Englischen Verfasser bei unbefangener Prüfung des von ihnen bearbeiteten Materiales unbedingt auch erzielen müssen. Leider ist an sehr vielen Stellen des Buches zu ersehen, dass das ihren Wünschen und ihrem politischen Programme durchaus nicht entsprochen haben würde. Diese Voreingenommenheit gegen Deutschland berührt um so peinlicher, als sie hier mit Dingen verquickt ist, in denen man ausschliesslich sorgfältig ermittelte Zahlen hätte reden lassen sollen. Augenscheinlich haben diese vollständig ausserhalb des Rahmens des Buches liegenden Sympathien und Antipathien die Urtheilsfähigkeit der Herren Verfasser nicht unbedenklich getrübt. —

Nachfolgend einige Proben ihres Misswollens.

„Die vollständige Vernichtung des Personenverkehrs an den Grenzen Elsass - Lothringens würde den Preussen nicht möglich gewesen sein, wenn der Verkehr statt durch eine einzige unter Regierungskontrole stehende Verwaltung, durch ein Dutzend kräftige Privatbahnen vermittelt würde."

„Die Preussische Regierung will neuerdings durchaus den Betrieb Fremder auf ihren Linien unterdrücken und hat so auch die Internationale Schlafwagengesellschaft durch Aechtung ausgeschlossen (practically boycotted)."

„Angesichts der ungenügenden Geschwindigkeiten der schon seit längerer Zeit im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen in Sachsen, Bayern und Württemberg, wird es interessant sein, zu beobachten, wie die Zustände in Preussen in dieser Hinsicht in weiteren 15 Jahren fortschreitend sich schlechter gestalten werden."

Wir müssten fürchten, den Verfassern zu viel Ehre anzuthun, wenn wir uns auf eine Widerlegung derartiger Ausfälle einlassen wollten.

Bei dieser ausgesprochenen Abneigung lässt das Lob, welches dem Deutschen Reichskursbuche gespendet wird, darauf schliessen, dass dasselbe den Verfassern ungeheuer imponirt haben muss. Vielleicht spricht sich in diesem Lobe der Dank aus, den sie dem Reichkursbuche zu zollen haben, ohne welche ihre Arbeit unendlich viel schwieriger gewesen wäre. Eine gelinde Trübung des Urtheils offenbart sich auch in diesem Lobe, indem es heisst:

„Das Reichskursbuch übertrifft an Zuverlässigkeit bezw. Genauigkeit und sinnreicher Anordnung (ingenuity) alle Kursbücher der Welt, was als ein gutes Ergebniss der Deutschen Centralisation zu bezeichnen ist."*)

Zum Schluss der auf Norddeutschland bezüglichen Erörterungen sei noch erwähnt, dass in dem Englischen Buche der Fehler, welcher aus der Anwendung der Lokalzeit in dem Reichskursbuch-Fahrplan entsteht, dadurch thunlichst beseitigt ist, dass für die als „beste" verzeichneten Schnellzüge die Durchschnittsgeschwindigkeit als Mittel von 2 Zügen entgegengesetzter Richtung erhoben ist.

Da sich bei Ermittelung der in Nr. 93 S. 922 vor. Jahrg. d. Ztg. verzeichneten Angaben über die schnellfahrenden Züge auf einigen Preussischen Staatsbahnen nach dem jetzt gültigen Fahrplane einige Irrthümer eingeschlichen haben, geben wir die bezügliche Tabelle mit den berichtigten Zahlen hier wieder, erbringen damit auch gleichzeitig den oben angekündigten Beweis, dass die von Foxwell und Farrer für das Europäische Festland gesteckte Grenze mit 64,5 Stundenkm Fahrgeschwindigkeit (einschl. Aufenthalte) von den Preussischen Staatseisen-

*) Es möge hier die Anregung gestattet werden, durch Abgabe der einzelnen Abschnitte des Reichskursbuches, welche ja vollkommen selbständig bestehen können, einem Bedürfniss nach einem billigen, aber vollkommen zuverlässigen Kursbuch für beschränktere Gebiete abzuhelfen. Das Bedürfniss ist ein dringendes, der Absatz des Reichskursbuches würde jedenfalls dadurch erheblich wachsen.

bahnen bereits anstandslos überschritten worden ist (vergl. Spalte 5). Es liegt bei uns eben nicht am „Können", sondern am „Wollen", das sich eben erst einstellt, wenn das Bedürfniss vorliegt.

1	2	3	4	5	6
Strecke	Entfernung in km	Minuten Fahrzeit		Kilometer-Geschwindigkeit bezogen auf	
		insgesammt	ohne Aufenthalte	Spalte 3	Spalte 4
Berlin (Schles. Bahnh.)-Breslau	329,2	315	290	62,7	68,1
Breslau-Berlin (Schles. Bahnh.)	329,2	312	287	63,3	68,8
Spandau-Hamburg (Klosterth.)	274,8	266	248*)	62,0	66,5
Hamburg-Spandau (Berl. Bahnh.) . . .	274,6	248	238	66,5	69,2
Spandau-Hannover . .	242,6	215	211	67,7	69,0
Hannover-Spandau . .	242,6	223	216	65,3	67,4

S—y.

Nachschrift. Bei der Vergleichung der Schnellzüge verschiedener Länder sind im vorstehenden Aufsatze die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen fast ganz ausser Betracht gelassen, deren Schnelligkeit von den Englischen Schriftstellern, wie uns scheint, ebenfalls zu ungünstig dargestellt wird. Eine Erörterung in dieser Richtung wäre uns erwünscht.

Die Redaktion.

Zur Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hatte unterm 6. November v. J. bei der geschäftsführenden Verwaltung einen Antrag auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingebracht**) und ersucht, diesen Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Vereinsversammlung zu setzen.

Begründet wird der Antrag im wesentlichen wie folgt:

Bei dem im September 1887 in Mailand abgehaltenen internationalen Eisenbahnkongresse stand auf der Tagesordnung auch die Bildung eines allgemeinen, auf den ganzen Erdball sich erstreckenden Eisenbahn-Vereins, welcher berufen sein sollte, alle Eisenbahnfragen ohne die Sonderinteressen der einzelnen Länder und Eisenbahnen zu berühren, einer möglichst einheitlichen Lösung zuzuführen, d. h. dahin zu wirken, dass bei sämmtlichen Bahnen des Erdballes bis zu einer gewissen Grenze einheitliche Prinzipien und Normen zur Geltung kämen, da diese einen wesentlichen Faktor für die Entwickelung sowie für die kulturelle und kommerzielle Mission der Eisenbahnen bilden würden.

Diese einheitlichen Prinzipien sind übrigens, vom Unterbau der Eisenbahnen angefangen, bis zu den Fragen der Tarife in vielen Beziehungen und Richtungen bisher schon zur Geltung gelangt, und nur die Zeitrechnung, der Regulator der gesammten menschlichen Thätigkeit, blieb bisher in Europa von jeder Reform unberührt, trotzdem in Amerika schon im Jahre 1879 Sandford Flemming, der Chef des Canadischen Kommunikationswesens, mit einer sehr praktischen Idee auftrat, um die dort in Anwendung stehenden 75 verschiedenen Eisenbahnzeiten auszumerzen und statt derselben eine einheitliche Zeitrechnung einzuführen.

Die Nordamerikanischen Eisenbahnen haben im Jahre 1883 thatsächlich den ersten Schritt zur einheitlichen, sogen. Weltzeit gemacht, indem sie statt der vielen Eisenbahnzeiten 5, und später sogar nur 4 Zeiten einführten.

Die Europäische Gradmessungskommission hat sich in ihrer am 15. Oktober 1883 in Rom abgehaltenen Konferenz mit dieser Frage ebenfalls beschäftigt und sich für die Einführung einer einheitlichen, für den ganzen Erdball gültigen, von einem Anfangsmeridian ausgehenden Zeitrechnung erklärt. Ihr Vorschlag ging dahin, dass als Ausgangspunkt überall der Meridian von Greenwich gelten solle und dass die Tageseinheit in — von 1 bis 24 — fortlaufend zu zählende Stunden eingetheilt werde.

Zur Berathung desselben Gegenstandes beriefen zwei Jahre später die Vereinigten Staaten von Nordamerika im Oktober 1884 einen Weltkongress nach Washington ein, an welchem folgende Staaten vertreten waren: Brasilien, Chili, Columbia, Costa-Rica, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Guatemala, Grossbritannien, Hawai, Italien, Japan, Liberia, Mexico, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Russland, Salvador, San Domingo, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei, Venezuela und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Auf diesem Kongresse wurde einstimmig die Nothwendigkeit einer Reform der jetzigen Zeitrechnung bezw. die Einführung einer einheitlichen Zeitzählung anerkannt und, mit Ausnahme der Vertreter dreier Staaten, sprachen sich alle für die Annahme des Meridians von Greenwich als Ausgangspunkt aus. Diese drei Staaten: Frankreich, Brasilien und San Domingo, wünschten einen „neutralen" Meridian als Ausgangspunkt, konnten aber für diesen ihren Antrag die Vertreter der übrigen Staaten nicht gewinnen.

Nachdem diese Angelegenheit von kompetenten wissenschaftlichen Persönlichkeiten und Korporationen genügend berathen, geklärt bezw. beleuchtet wurde, möchte die Zeit gekommen sein, dass die Eisenbahnen nun in dieser Frage ebenfalls den Weg des Fortschrittes betreten, bezw. oberwähnten Vorschlag verwirklichen mögen, denn je mehr sich die Eisenbahnen in der Richtung der geographischen Länge entwickeln, mit desto grösseren Schwierigkeiten haben sie bei der Bestimmung der Fahrordnungen der auftauchenden Zeitdifferenzen wegen zu kämpfen, ganz abgesehen von jenen Unannehmlichkeiten und Verwirrungen, denen das Publikum bei längeren Reisen ausgesetzt ist.

Unserem Zeitmaasse fehlt nämlich, was die Grundbedingung jedes Maasses sein soll, die Einheitlichkeit; wir messen an jedem Orte mit einem anderen Maasse, und der Ausdruck beispielsweise „es ist 10 Uhr", bezeichnet nicht genau den betreffenden Zeitpunkt, wenn man nicht die Ortsbezeichnung wie: Wiener, Berliner, Budapester, Prager usw. Zeit hinzusetzt, nach der die Zeitbestimmung gemeint ist.

Die Differenz zwischen den Lokalzeiten wächst natürlich mit der Entfernung der betreffenden Orte in der Richtung der geographischen Länge:

Wenn z. B. in

Greenwich . .	12	Uhr	Mittags	ist, so ist in
S. Francisco .	3	„	50 Min.	Morgens,
Neworleans .	5	„	59 „	„
Newyork . .	7	„	4 „	„
Lissabon . . .	11	„	23 „	Vormittags
Madrid . . .	11	„	45 „	„
Paris	12	„	9 „	Nachmittags
Berlin	12	„	54 „	„
Prag	12	„	58 „	„
Wien	1	„	5 „	„
Budapest . .	1	„	16 „	„
Konstantinopel	1	„	56 „	„
St. Petersburg	2	„	1 „	„
Bombay . . .	4	„	51 „	„
Peking . . .	7	„	46 „	Abends
Sidney . . .	10	„	4 „	„

Alle diese Zeiten bedeuten also eigentlich einen einzigen Zeitpunkt, welcher 12 Uhr „Weltzeit" entspricht und welcher auf den als Ausgangs- (Null-) Punkt acceptirten Meridian von Greenwich basirt erscheint.

Die Einführung der Weltzeit hat daher lediglich den Zweck, dass ein bestimmter Zeitpunkt auf jedem Punkte der Erdoberfläche gleichmässig bezeichnet werde, damit die aus den Zeitdifferenzen sich ergebenden Unzukömmlichkeiten verschwinden. Diese einheitliche Zeitbestimmung kennt natürlich weder eine Tages- noch Nachtbestimmung, und eventuell auch keine weitere Bezeichnung der Tagesabschnitte, wie Morgens, Vormittags, Nachmittags usw., weil dies mit den Tagesabschnitten der einzelnen Orte, welche von dem Stande der Sonne abhängen und überall andere sind, nicht in Einklang gebracht werden kann.

Bei der Weltzeitrechnung dient als Einheit der sogen. „Welttag", welcher, mit dem Datumwechsel in innigem Zusammenhange stehend, stets nach der 24. Weltstunde beginnt. — Der Datumwechsel fällt in ganz Europa auf die Nachtzeit, so dass derselbe für das kommerzielle, sowie auch für das ganze bürgerliche Leben ohne Schwierigkeit durchzuführen ist.

Von der Zweckmässigkeit und Wichtigkeit dieser Ideen durchdrungen, haben die Amerikaner schon im Jahre 1883, wie dies schon früher hervorgehoben wurde, den ersten Schritt zur

*) Darunter ist 1 Minute für Aussteigen in Bergedorf in Abzug gebracht.

**) Ueber die vorausgehenden Beschlüsse der Ungarischen Regierung, der Oesterreichisch-Ungarischen Direktorenkonferenz und des Oesterreichischen Handelsministeriums siehe Nr. 77 S. 771 und 83, 831 Jahrg. 1889 d. Ztg.

Einführung der Weltzeitrechnung gemacht. Die grosse Ausdehnung ihres Welttheiles in der Richtung der geographischen Länge, hauptsächlich die grosse Entfernung von Greenwich liess es nicht räthlich erscheinen, einen Sprung von vielen Stunden auf einmal zuzulassen, und so führten sie ein Uebergangsstadium, das sogenannte Zonensystem, ein.

Nach diesem Systeme ist der 60. Längengrad westlich von Greenwich der erste, welcher um volle 4 Stunden vom Ausgangspunkte der Weltzeitrechnung — Greenwich — entfernt, Amerika durchschneidet. Von da aus wurde dieser Erdtheil in 5 Stundenzonen getheilt, bestehend aus je 15 Längengraden (à 4 Zeitminuten = 1 Stunde), wobei die von Greenwich um volle Stunden entfernten Längengrade: 60, 75, 90, 105 und 120 nicht die Grenzen, sondern die Mittellinien besagter Zonen bilden.

Der Differenz gegen Greenwich entsprechend, werden in der östlichsten Zone 4 volle, in der anstossenden 5 volle Stunden usw. weniger gerechnet, als gleichzeitig in Greenwich; dies hat den grossen Vortheil, dass — weil eben nur um volle Stunden verschieden — die Minuten und Sekunden mit Greenwich überall und jederzeit gleichartig sind.

Beim Uebertritt aus einer Zone in die andere wird, je nach der Richtung gegen Westen oder Osten, stets eine volle Stunde abgezogen oder hinzugegeben; man hat sich daher nicht — wie bei uns — mit schwer zu merkenden Minuten und eventuell Sekunden abzuplagen. Bahnen, deren Linien etwa in die benachbarte Stundenzone reichen, behalten — um nicht mit verschiedenen Zeiten zu rechnen — die ihnen ihrer ursprünglichen Zone nach eigenthümlich zukommende Zeitrechnung bei.

Durch Einführung dieses Zonensystems hat Nordamerika den ersten und entscheidenden Schritt zur einheitlichen Zeit gethan, ist aber auch seitdem in dieser Richtung weiter fortgeschritten, da es die östlichste Stundenzone mit der zunächst liegenden Zone vereinte, so dass in der Ausdehnung von ursprünglich 2 Stundenzonen gegenwärtig nur eine Zeit Geltung hat, und derzeit in ganz Nordamerika nur 4, von einander um je eine ganze Stunde divergirende Zeiten existiren.

Sogar Japan hat schon dieses Stunden-Zonensystem acceptirt, und nachdem dort der 135. Längengrad östlich von Greenwich als Grundlage der Zeitrechnung gewonnen wird, ist daselbst die Zeit um 9 Stunden der Greenwicher Zeit voraus.

Dieses System erscheint auch für unsern Welttheil als das zweckentsprechendste.

Nach dieser Zeiteintheilung bildet die erste Zone jene, deren Mittellinie der Meridian von Greenwich ist, und die von den Längengraden 7° 30' westlich und 7° 30' östlich von Greenwich begrenzt wird. Die Breite der Zone beträgt 15 Längengrade, was in Zeit ausgedrückt einer Stunde entspricht, so dass jeder Längengrad 4 Minuten ausmacht.

Die Einführung der Weltzeit kann in dieser Zone am einfachsten vor sich gehen, da es eines Uebergangsstadiums hier gar nicht bedarf, nachdem der Mittelmeridian mit dem Ausgangspunkt der Weltzeitrechnung zusammenfällt.

In England wird übrigens die Greenwicher Zeit schon seit langem angewendet.

In diese Zone fällt ganz Frankreich, Niederlande, Belgien; Spanien und Portugal überragen die Zonengrenze im Westen um ein Geringes. — Dies hindert jedoch nicht, diese hinausreichenden kleinen Territorien in die Zeitrechnung der Stundenzone von Greenwich einzubeziehen, um so mehr, als dieselben weiter westlich an das Meer angrenzen. Auf diese Weise erschiene bezüglich Spaniens und Portugals die Vereinigung zweier Stundenzonen — gleichwie in Amerika — zu einer mit gleichartiger Zeitrechnung vollzogen.

Unser Kontinent erscheint hinsichtlich der Weltzeit weit günstiger situirt, als dies bezüglich Amerikas der Fall ist. Während nämlich in Amerika bei Annahme der Greenwicher Zeit als Basis für die östlichste Zone ein Sprung von 4 Stunden gemacht werden muss, genügt hier die einfache Berücksichtigung der wirklichen Zeitdifferenz, um die wahre Weltzeit eingeführt zu wissen.

Betrachten wir nun die zunächst östlich von Greenwich liegende Stundenzone von 7° 30' bis 22° 30' östliche Länge, welche ganz Mitteleuropa umfasst und dem Prinzipe gemäss gegen Greenwich mit einer vollen Stunde voraus sein sollte, d. h. in welcher, wenn in der Greenwicher Zone 12 Uhr wäre, es 1 Uhr sein müsste.

Nachdem Schweden diese Zeitrechnung bereits acceptirt hat, so stünden nur noch Dänemark, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, die Schweiz, Italien, Serbien und Griechenland in Frage.

Die Lage dieser Länder innerhalb dieser Zone ist eine sehr günstige, da der weitaus grössere Theil der Schweiz, von Italien und Dänemark in den Rahmen dieser Zone fallen; Deutschland ragt mit seinen Grenzen nur um ganz Unmerkliches sowohl östlich als westlich hinaus, so dass die Einbeziehung dieser kleinen Theile in die eigentliche Zone weder vom theoretischen, noch vom praktischen Gesichtspunkte aus mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Oesterreich-Ungarn reicht wohl östlich über die Zonengrenze hinaus, und es müssten in diesem Falle gleichwie in Amerika mit Umgehung der theoretischen Grenzen, um einer Zweitheilung der Bahnzeit vorzubeugen, die ausserhalb der Zone fallenden Theile in die Stammzone einbezogen werden, was wohl ebenso wenig Schwierigkeiten begegnen wird, wie in Amerika.

Bei Annahme dieses Prinzipes wäre die Prager Zeit im ganzen nur um 2, die Berliner Zeit um 6 und die Budapester Zeit um 16 Minuten zu verschieben, so zwar, dass nach der neuen Zeitrechnung um 2 Minuten mehr als in Prag, um 6 Minuten mehr als in Berlin und um 16 Minuten weniger als in Budapest sein würde.

In den östlichen Stationen des Vereinsbereiches, z. B. in Brassó, Itzkany usw., werden die Lokalzeiten der proponirten Eisenbahnzeit wohl um 42—45 Minuten voraus sein, doch ist für diese Stationen — Galizien und die Bukowina miteingerechnet — ohnehin die Budapester Zeit maassgebend, und da die Differenz zwischen den Lokalzeiten und der Budapester Zeit schon 25—30 Minuten beträgt, so wächst diese Zeitdifferenz eben nur um jene 16 Minuten, um welche der Meridian von Budapest gegen Westen verschoben wird. In den westlichsten Stationen des Deutschen Reiches werden die Lokalzeiten der proponirten Eisenbahnzeit um 30—35 Minuten nach sein, während in jenen Gebietstheilen, welche die Mittellinie der Stundenzone, d. i. der 15. Meridian durchschneidet oder begrenzt, die Differenz zwischen den Lokalzeiten und der neuen Eisenbahnzeit ganz verschwindet.

Diese unbedeutenden Verschiebungen der Zeit werden ohne jeden Anstand und ohne jede Schwierigkeit durchzuführen sein und damit die Vereinheitlichung der Eisenbahnzeiten in ganz Europa erreicht werden können, wo zur Zeit, abgesehen von den bei einzelnen Deutschen Bahnen noch üblichen Ortszeiten, etwa 20 verschiedene Eisenbahnzeiten bestehen, und zwar die Eisenbahnzeit von: Greenwich, Paris, Brüssel, Amsterdam, Stockholm, Karlsruhe, Stuttgart, München, Ludwigshafen, Bern, Prag, Budapest, Petersburg, Moskau, Warschau, Bukarest, Rom, Konstantinopel, Mostar und Madrid.

Diese Eisenbahnzeiten weisen so verschiedene Differenzen auf, dass sich das reisende Publikum dieselben absolut nicht merken kann. Ausserdem sind diese häufigen Aenderungen in der Bahnzeit auch für die Eisenbahnverwaltungen nachtheilig und mit Unzukömmlichkeiten verbunden, da man bei der Konstruktion der Fahrordnungen, speziell aber bei der Bestimmung der Anschlüsse alle diese Zeitdifferenzen in Betracht ziehen muss. Durch die Einführung des Stundenzonen-Systems würden aber im Vereinsgebiet mit einem Schlage alle diese, die verschiedensten Differenzen aufweisenden zahlreichen Eisenbahnzeiten verschwinden, und wenn später diese Zeitrechnung in ganz Europa angenommen wird, werden nur 4 Eisenbahnzeiten Geltung besitzen, welche nur um ganze Stunden von einander differiren werden, während die Minuten überall und jederzeit gleich bleiben, d. h. keine Aenderung erleiden.

Die geschäftsführende Verwaltung, die Königliche Eisenbahn-Direktion in Berlin, hat diesen Antrag, wonach, unter Annahme des Meridians von Greenwich als Null-Grad, die nach dem 15. Grade östlich von Greenwich sich bestimmende Zeit als Eisenbahnzeit für das gesammte Vereinsgebiet anzunehmen ist, einem aus 15 Eisenbahnverwaltungen bestehenden besonderen Ausschusse zur Vorberathung überwiesen, welcher am 8. d. Mts. hier in Berlin, unter Vorsitz des Herrn Präsidenten Offermann, zur Berathung zusammentrat.*)

Bei der Berathung bestand allseitiges Einverständniss darüber, dass der Vorschlag einem längst gefühlten Bedürfnisse entgegenkomme und dass es in hohem Maasse wünschenswerth sei, die jetzige Vielheit der bestehenden Eisenbahnzeiten zu Gunsten der allgemeinen Einführung der vorgeschlagenen einheitlichen Zeit in dem grossen Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu beseitigen.

Auch darüber herrschte Einverständniss bei der grossen Mehrheit der Versammlung, dass die beantragte Maassregel ihren hauptsächlichsten Zweck verfehlen würde, wenn nicht auch die für das Publikum bestimmten Fahrpläne in der vorgeschlagenen einheitlichen Zeit veröffentlicht würden, während von einer Seite die Ansicht vertreten wurde, dass diese letztere Maassnahme nur in dem Falle als zweckmässig empfohlen wer-

*) Ein von Herrn Plechawski, Offizial der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn, konstruirtes Modell einer „Vorrichtung für Verkehrsbüreaus usw. zum gleichzeitigen und unmittelbaren Ablesen der Orts-, Stunden-, Zonen- und Weltzeit bei steter Uebersicht über alle Theile der Erde" war im Sitzungssaale aufgestellt, von dessen Einrichtung die Theilnehmer der Kommissionssitzung mit Interesse Kenntniss nahmen.

den könne, wenn auch die bürgerliche Zeit der vorgeschlagenen Eisenbahnzeit angepasst werde.

Es kam noch zur Sprache, dass in Norddeutschland (in Bayern, Württemberg und Baden enthalten die veröffentlichten Fahrpläne Münchener bezw. Ludwigshafener, Stuttgarter und Karlsruher Zeit, in Oesterreich-Ungarn Prager bezw. Budapester Zeit, in Belgien Brüsseler Zeit, in den Niederlanden Amsterdamer Zeit, in Rumänien Bukarester Zeit, im Bezirke der Warschau-Wiener Eisenbahn St. Petersburger Zeit) die öffentlichen Fahrpläne nach Ortszeit aufgestellt werden müssten und dass das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands in § 7 (Absatz 3) bestimme, dass für den Abgang der Züge die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maassgebend seien, während das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands in § 20 (Abs. 2) vorschreibe, dass diese Stationsuhr nach der den veröffentlichten Fahrplänen entsprechenden (Orts- oder Normal-) Zeit zu stellen sei.

Anschliessend hieran wurde dann ferner festgestellt, dass sowohl in Deutschland, wie in Oesterreich-Ungarn usw. die allgemeine Einführung der vorgeschlagenen einheitlichen Eisenbahnzeit von der Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörden abhängig sei.

Im übrigen war allseitig der Wunsch vorherrschend, dass es gelingen möge, die anzunehmende einheitliche Eisenbahnzeit auch auf das bürgerliche Leben zu übertragen.

Das Ergebniss der längeren Verhandlung über den Gegenstand fand seinen Ausdruck in folgendem Beschlusse:

Der Ausschuss beantragt, die Vereinsversammlung wolle beschliessen:

1. die Einführung der vorgeschlagenen Zonenzeit im Eisenbahndienste als in höchstem Grade zweckmässig anzuerkennen,
2. eine gleiche Erklärung auch in Bezug auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen abzugeben und
3. die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen.

Die Berichterstattung für die Vereinsversammlung, welche bekanntlich im Sommer d. J. in Dresden stattfindet, übernimmt die Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 9,24 km lange Strecke Glöwen-Havelberg der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, welche am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 103 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 179 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die in den Vereins-Rundreiseverkehr eingetretenen Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, sowie das Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahnen, betreffend den Rundreiseverkehr des Vereins (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 196 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Rundreiseverkehr des Vereins (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 264 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des besonderen Ausschusses für die Frage der Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend den Antrag der Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Gegenseitiger Brandschaden-Versicherungsverband Oesterreichischer Eisenbahnen.

Wie auch in dieser Zeitung s. Z. berichtet wurde, haben die Oesterreichischen Bahnen ihren Austritt aus dem bis zum 31. Dezember 1889 bestandenen Schaden-Assekuranzverband Oesterreichischer und Ungarischer Eisenbahnen aus dem Grunde angemeldet, weil bei der obligatorischen Feuerversicherung die Oesterreichische Gruppe durch das Missverhältniss benachtheiligt erschien, welches zwischen der Schadenveranlassung und der Schadentragung beider Verbandsgruppen eingetreten war. Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen haben unter sich einen neuen Verband unter dem in der Ueberschrift bemerkten Titel geschlossen, welcher sich jedoch nur auf solche Fälle erstreckt, die aus Feuer, Blitzschlag und Explosionen entstehen, daher die auf andere Weise entstandenen Schäden, insbesondere alle Verluste und Abgänge von bezw. an Gütern nicht versichert, sondern von der betreffenden Bahnverwaltung allein getragen werden. Ausser dieser Aenderung sind noch folgende Abweichungen von den Bestimmungen des früheren Verbandes hervorzuheben: Die Auflassung des 20 % Präzipuums bei der Repartition der Personal-Mobilienschäden, der Ausschluss der Verbandversicherung für „öffentliche Lagerhäuser“, u. zw. sowohl bezüglich der Gebäude, als auch betreffs des Inhaltes, die Herabsetzung der Koëffizienten in den Tonnenkilometerfassionen bei den „Mineralien“ von 1 auf 0,5, die Verjährung des Rechtes zur Anmeldung (nicht zu verwechseln mit der Abrechnung) eines Brandschadenfalles nach Ablauf eines Jahres vom Brandtage an gerechnet. — Die bisherige Institution eines Ausschusses wurde fallen gelassen und die ganze Geschäftsführung einem fünfgliedrigen Komitee überantwortet, in welches auf 3 Jahre, vom 1. Januar d. J. ab die Oesterreichische Nordwestbahn als Vorsitzende, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, die Böhmische Westbahn und die Südbahn als Mitglieder gewählt wurden. Sämmtliche Verbandsmitglieder nehmen ihren vollen Versicherungsbestand in den neuen Verband hinüber, nur die Südbahn ist in den neuen Verband nur mit ihren Oesterreichischen Linien eingetreten, und wird ihre in Ungarn liegenden Strecken bei dem eventl. ins Leben tretenden Ungarischen Versicherungsverbande anmelden.

Lokalbahn Cilli-Wöllau.

Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht die am 2. November 1889 ertheilte Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn von Cilli über Schönstein nach Wöllau. Den Konzessionären und Bauunternehmern Daniel v. Lapp und Eduard Klemensiewicz ist das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche aber Prioritäten nicht ausgeben darf. Die Bahn, welche binnen 2 Jahren vom Konzessionstag ab fertiggestellt sein muss, ist mit einer Länge von 38,6 km projektirt. Die Staatsverwaltung hat sich das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 15 Jahren seit der Betriebseröffnung die Bahn für die übrige Konzessionsdauer in Betrieb zu nehmen, sie hat aber auch das Recht, dieselbe jederzeit einzulösen.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: dem Ingenieur Heinrich Schröder, Direktor der Gaisbergbahn und Achenseebahn, für eine schmalspurige Adhäsions- und Zahnstangenbahn von der Station Bruck-Fusch der Oesterreichischen Staatsbahnen über Bad-Fusch, Ferleiten, Trauneralp, Pfandlscharte bis zum Glocknerhaus, eventl. über die Franz Josephhöhe bis zur Hofmannshütte, auf die Dauer eines Jahres; dem Karl Fürsten von Paar, Grossgrundbesitzer in Bechyn und Konsorten für eine Eisenbahnverbindung von Tabor über Jungwozic, Soutic, Zbraslawitz nach Kuttenberg, eventl. bis nach Elbeteinitz, auf die Dauer von 6 Monaten; endlich dem Civilingenieur Rud. Stummer v. Traunfels für eine schmalspurige Lokalbahn von Trient durch das Val Sugana bis Tezze, eventl. bis zur Italienischen Grenze. Der Aufstieg von Trient nach Pergine soll mittelst Zahnstange, der Betrieb im Val Sugana je nach dem Ergebnisse der diesbezüglichen Studien eventl. mittelst Elektrizität geführt werden.

Das Budget und die Berichte des Ungarischen Handelsministeriums.

Bei der Debatte über dieses Budget im Abgeordnetenhause widerlegte der Handelsminister mehrere seitens der Opposition vorgebrachte Beschwerden mit dem Bemerken, dass seit Einführung des Zonentarifes die Züge übermässig in Anspruch genommen würden und dass auch Verspätungen vorgekommen seien; doch seien bereits Verfügungen zur Abhilfe getroffen. Der Minister betont, dass die seitens unabhängiger, indifferenter Fachmänner und seitens der im Amte befindlichen Organe durchgeführte pünktliche und strenge Untersuchung festgestellt habe, dass sowohl bei der Bahnerhaltung wie bei allen jenen Verfügungen, welche die Sicherheit auf den Ungarischen Staatsbahnen erfordert, keinerlei Vernachlässigung eingetreten sei. Bei den Ungarischen Staatsbahnen sei im vorigen Jahre gegenüber dem Präliminare ein um 3 Millionen günstigeres Resultat erreicht worden, ohne dass sich die Betriebskosten erhöht hätten. Durch rationelle Handhabung sei erreicht worden, dass die Staatsbahnen aufgehört hätten, die Quelle von Kalamitäten zu sein, und dass das Ergebniss der Schlussrechnungen jederzeit dem Präliminare gegenüber gestellt werden könne. Wie bisher,

werde auch in Zukunft alles geschehen, was zur Wahrung der Sicherheit des Lebens und des Vermögens auf den Eisenbahnen nothwendig sei. Das Budget wurde unverändert angenommen. Früher hatte der Minister schon den Bericht über die Durchführung der seitens der Kaschau-Oderberger, der Ungarisch-Galizischen und der Nordostbahn beschlossenen Finanzoperation, sowie die Berichte über Konzessionirung mehrerer Vizinalbahnen vorgelegt. Dieselben gelangen an die betreffenden Ausschüsse.

Eisenbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Unfall-Versicherungsanstalt der Eisenbahn-Berufsgenossenschaft hat in ihrer ersten Generalversammlung die Konstituirung ihres Vorstandes vollzogen. Derselbe besteht aus 18 Mitgliedern, von denen dem Gesetze gemäss die eine Hälfte aus der Gruppe der Arbeitgeber (bezw. den dazu von ihren Verwaltungen ernannten Bahnbeamten), die andere aus der der Arbeiter besteht. Dieser Vorstand wählte zu seinem Obmanne den Hofrath der Generaldirektion der Staatsbahnen Dr. Zehetner, zum Obmannstellvertreter den Regierungsrath und administrativen Direktor der Carl Ludwigbahn Ritter v. Ostheim. Zum Direktor der Versicherungsanstalt wurde der Generaldirektionsrath der Staatsbahnen Ritter v. Nunnenmacher ernannt. Von seiten der Regiernng ist noch der landesfürstliche Kommissar zu ernennen, welcher auch aus den Organen der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen gewählt werden dürfte.

Eisenbahn Karlsbad-Marienbad.

Die Regierung hatte an die Konzessionäre dieser Linie, Ingenieur W. Daniel in Pilsen und das Bankhaus v. Erlanger und Söhne, die Aufforderung gerichtet, eine Erklärung darüber abzugeben, wann sie den Bau der konzessionirten Linie in Angriff zu nehmen gesonnen seien. Die Genannten hatten um wiederholte Fristerstreckungen beim Handelsministerium nachgesucht und zuletzt gebeten, ihnen die Abgabe von bindenden Erklärungen bis zum 31. Jannar 1890 zu gestatten. Infolge wiederholter Besprechungen mit dem Vertreter der Gesellschaft im Handelsministerium steht es nun fest, dass die Bahnlinie Karlsbad-Marienbad gebaut werden wird. Die Besorgniss, dass die Konzessionäre das Projekt überhaupt nicht ausführen würden, selbst um den Preis des Kautionsverlustes von 50 000 fl. nicht, erscheint nach diesen Verhandlungen als unbegründet. Sowohl über die Kosten des Bahnbaues, die Bedingungen und die voraussichtliche Rentabilität, als auch über einige nothwendige Abänderungen in technischer Beziehung, sowie eventuell auch über die Finanzirungsgrundlagen werden noch Verhandlungen gepflogen werden müssen, die aber bei den bestehenden Dispositionen wohl zu einem befriedigenden Abschlusse führen werden. Die Vorlage des Detailprojektes und des Kostenvoranschlages ist von dem Vertreter der Konzessionäre für die nächste Zeit in Aussicht gestellt worden und das Studium dieser Vorlagen wird sofort in Angriff genommen werden.

Feststellung der Entschädigung bei Enteignungen (Rechtsfall).

Der K. K. Oberste Gerichtshof hat in Bestätigung des erstinstanzlichen und in Abänderung des zweitinstanzlichen Bescheides entschieden, dass bei Feststellung der Entschädigung für enteignete Gründe das Gericht an den Ausspruch der Sachverständigen nicht gebunden ist. — In der Motivirung wird ausgeführt, dass gemäss § 30 des Enteignungsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 30 vom Jahre 1878) der Richter nach eigener Ueberzeugung mit Bedachtnahme auf alle Verhältnisse seinen Ausspruch zu fällen hat, ohne an Beweisregeln gebunden zu sein; dass ferner im vorliegenden Falle das Gutachten der Sachverständigen auch deshalb als einzige Grundlage des Entschädigungserkenntnisses nicht dienen kann, weil sie es unterlassen hatten, sich persönlich von den betreffenden Verhältnissen die Ueberzeugung zu verschaffen, daher der erste Richter ganz mit Recht seinen Ausspruch auf die von ihm bei dem Lokalaugenschein wahrgenommenen Verhältnisse und die faktischen Zustände neben den Ausführungen der Sachverständigen basirt hat, weshalb dieser Ausspruch sich auch als dem Gesetze entsprechend darstellt. (Nr. 50 der Röll'schen Sammlung.)

Personenverkehr auf der Donau-Uferbahn in Wien.

Ueber den Antrag eines Gemeinderathes, betreffend die Einführung des Personenverkehres auf der Donau-Uferbahn während der Zeit der im heurigen Jahre stattfindenden land- und forstwirthschaftlichen Ausstellung in Wien, wurde der Bericht erstattet. Allerdings hätte eine ausgiebige Benützung dieses Verkehrsmittels die Einführung eines rationellen und häufigeren Betriebes während aller Wochen-, dann Sonn- und Feiertage zur Voraussetzung, und dürfte sich der Verkehr nicht wie im Jahre 1888 blos darauf beschränken, nur an Sonnabenden einen, an Sonn- und Feiertagen drei Züge nach der Richtung vom und zum Ausstellungsgebäude abzulassen. Es wird dem Handelsministerium eine Petition des Inhaltes überreicht, den Personenverkehr auf der Donau-Uferbahn in der besprochenen Weise einzuführen. Auch die Donau-Regulirungskommission und die Kommission der Ausstellung haben beim Handelsminister ähnliche Ansuchen gestellt.

Petition der Triester Handelskammer.

Dieselbe beschloss, an das Handelsministerium und den Reichsrath einen mit statistischen Belegen versehenen ausführlichen Bericht der Eisenbahnkommission zu richten, in welchem auf die dem Handel der Stadt Triest und des Reiches drohenden Gefahren mit Bezug auf die Konkurrenz der nordischen Häfen, der Balkanbahnen, der Gotthardbahn und der Städte Venedig, Genua und Fiume, sowie auf die Aufhebung des Freihafens hingewiesen und dringendste Abhilfe erbeten wird. Letztere wird in dem Sinne gewünscht, dass entsprechende Tarifermässigungen (namentlich auch für Zucker) auf den betheiligten Linien eingeführt, andere Erleichterungen für den Seeverkehr gewährt, die Parität mit Fiume hergestellt und ausser der ohnedies unumgänglich nothwendigen Verbindung der Istrianer mit der Rudolfbahn via Divacca-Laak hauptsächlich der möglichst rasche Ausbau der Tauernbahn beschlossen und durchgeführt werde.

Vermehrung des Anlagekapitals der Buschtêhrader Bahn.

Die letzte Generalversammlung dieser Bahn fasste den Beschluss, zur Bedeckung des Erfordernisses für dringende Investitionen 2 600 Aktien Lit. A und 15 000 Aktien Lit. B. neu auszugeben. Dieser Beschluss hat die Genehmigung der Regierung erhalten. Der Verwaltungsrath beabsichtigt nun die Aktien successive aus freier Hand zu begeben. Der gesammte Kapitalsbedarf ist seinerzeit mit etwa 8 Millionen Gulden effektiv veranschlagt worden. Zunächst tritt das Erforderniss für die Anschaffung von Wagen auf; daran werden sich die Kosten für die Erweiterung der Stationen und für die Herstellung des zweiten Geleises auf einzelnen Strecken reihen. Die „Zeitschr. f. Eisenb." meldet: „Der Handelsminister richtete einen Erlass an die Buschtêhrader Eisenbahn, in welchem die Genehmigung zur Ausgabe neuer Aktien an die Bedingung geknüpft wird, dass die Reserven bei dieser Gelegenheit rekonstruirt werden."

Der Export an Fassdauben

erreichte im verflossenen Jahre über die Hauptexportplätze Fiume und Triest aussergewöhnlich grosse Dimensionen, nämlich 61,20 Millionen Stück, wovon 48,25 Millionen via Fiume, 12,95 Millionen Stück via Triest zur Verladung kamen. Dieser Aufschwung des Verkehrs datirt hauptsächlich vom Jahre 1887 an, denn bis zu diesem Zeitpunkte war der Jahresdurchschnitt mit verschiedenen Variationen kaum 40 Millionen Stück gewesen, während 1887 der Totalexport schon 51,61 Millionen Stück und 1888 54,54 Millionen Stück betrug. Von dem 1889 er Exportquantum gingen 47,27 Millionen Stück nach Frankreich (mehr gegen 1888 um 1,42 Millionen Stück), nach Italien 7,85 Millionen Stück (+ 1,80 Millionen Stück), 1,17 Millionen Stück nach Algier und Tunis, 0,50 Millionen Stück nach Spanien und Portugal, 0,24 Millionen Stück nach Grossbritannien. Dieser Verkehr wickelt sich hauptsächlich via Triest ab, von wo zahlreiche Verschiffungsgelegenheiten (in billiger Rückfracht) bestehen, welche bis jetzt in Fiume noch fehlen.

Ladescheine im Getreideverkehr.

Die Verwaltung der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft hat sich entschlossen, im Getreideverkehre eine Neuerung einzuführen, welche den Zweck hat, diesen zu beleben. Mit Beginn der nächsten Campagne werden nämlich Ladescheine ausgegeben werden, welche zwar auf den Empfänger lauten, aber übertragbar sein werden; die Ausgabe erfolgt nur, wenn es sich um Schleppladungen handelt und wenn es der Absender des Getreidetransportes begehrt. Die Ausgabe von Ladescheinen ermöglicht die Belehnung des schwimmenden Getreides, eine Einrichtung, welche im Seeverkehre bereits besteht. Der Ladeschein soll, wenn es sich in der Praxis als wünschenswerth erweisen wird, event. auch auf Ordre des Empfängers lautend ausgestellt werden.

Die Bahnverwaltungen wollen den Erfolg dieser Neuerung abwarten, da dieselben sich bisher bekanntlich von der Ausgabe von Ladescheinen ferngehalten haben, obzwar solche im Handelsgesetze vorgesehen ist.

Die Erhöhung des Lagerzinses bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Infolge dieser durch die enorme Güteranhäufung nothwendig gewordene Erhöhung wurde vom Oesterreichischen Gewerbeverein eine Eingabe an die Gesellschaft überreicht, in welcher zunächst die Petition des Holzhändlervereins unterstützt und darauf hingewiesen wird, welche Schädigung durch die

von der Staatseisenbahn-Gesellschaft geplante Maassregel den holzverarbeitenden Gewerben erwachsen würde. Weiter wird betont, dass mit der Aufhebung der Lagerfreiheit zugleich auch der bisher bis zum Tage der Holzabfuhr gewährte Frachtkredit entfällt, so dass die Gewerbetreibenden plötzlich im Monate Januar zu grösseren Geldbeschaffungen gezwungen werden, wenn die Staatseisenbahn-Gesellschaft ihre Verfügung aufrecht erhält. Die Gesellschaft habe die Lagerung so beträchtlicher Holzquantitäten auf ihrem Bahnhofe durch eine Reihe von Jahren selbst hervorgerufen und grossgezogen, und es gehe nicht an, die darauf aufgebauten Interessen plötzlich und gewaltsam zu verletzen. In Zusammenfassung aller dieser Umstände ersucht der Gewerbeverein um eine Hinausschiebung des Termines für die neuen Lagerzins-Bedingungen mindestens bis Ende März.

Schlesische Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Beziehung auf den von uns mitgetheilten Beschluss des Verwaltungsrathes dieser Bahn werden die Interessenten der fraglichen Lokalbahnen bald zu entscheiden haben, ob sie auf der Herstellung der von der Nordbahn vertragsmässig als Normalspurbahnen zu bauenden Linien Zauchtl-Odrau-Wigstadtl-Bautsch, Zauchtl-Fulnek und Troppau-Bennisch bestehen oder sich für deren schmalspurigen Ausbau entscheiden, wenn die Nordbahn gleichzeitig die Herstellung der Verbindung Troppau-Wigstadtl in Angriff nimmt. Die Nordbahn ist bereit, unter Verzicht auf die von ihr ursprünglich in Anspruch genommene Beitragsleistung der Interessenten, ausser den konzessionsmässig sichergestellten Bahnen auch die Verbindung Troppau-Wigstadtl herzustellen, wenn man ihr gestattet, das ganze Lokalbahnnetz schmalspurig zu bauen. Die Nordbahn hat sich für den Fall der Annahme dieses Vorschlages ferner bereit erklärt, auf eine besondere Vergütung für die Umladung von Frachten von den Wagen der Schmalspurbahnen auf jene der anschliessenden Hauptbahnlinien zu verzichten. Für den Fall, als die Vorschläge der Nordbahn abgelehnt würden, ist dies gleichbedeutend mit einem Verzichte auf die Herstellung der Verbindung Troppau-Wigstadtl auf unabsehbare Zeit. Es verlautet, dass für die nächste Zeit der Zusammentritt der Interessenten in Troppau in Aussicht genommen ist, in welcher nun das letzte Wort in dieser Angelegenheit gesprochen werden wird.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Kaschau-Torna am 12. Januar d. J.

Auf Grund des Berichtes der Konzessionäre hat das Anlagekapital 1 344 900 fl. u. zw. 375 700 fl. in Stamm- und 969 200 fl. in Prioritätsaktien zu betragen, welche vollständig plazirt sind, indem mehr als 30% der Stammaktien vom Staate, von den Behörden und Gemeinden gedeckt wurden. Nach Annahme des Statutenentwurfes erklärte sich die Gesellschaft als konstituirt und wurde die dann gewählte Direktion ermächtigt, die daran von der Regierung etwa gewünschten Aenderungen selbst vornehmen zu können.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Klugheit der Oesterreichischen Regierung hat den Weg gefunden, den inneren Frieden zwischen den beiden Nationalitäten in Böhmen wieder herzustellen und dadurch der Verbitterung ein Ende zu machen, welche diese bisher schroffen Gegensätze auch in so vielen Verhandlungen des Reichsrathes zum Schaden unseres volkswirthschaftlichen Fortschrittes hervorgerufen hat. Eine zweite erfreuliche Kundgebung war die Rede des Ungarischen Handelsministers, welcher für die Aufrechthaltung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Oesterreich aufs wärmste eintrat. Unter der zuversichtlichen Hoffnung auf die ungestörte Entwickelung der industriellen Thätigkeit der Monarchie haben sich auch die meisten Bahneffekten gehoben. So notiren Nordbahn 2597, Carl Ludwigbahn 187, Nordwestbahn 195,75 und Elbethalbahn 221,50. Infolge von Realisirungen waren Staatsbahn (233) und Südbahn (137 25) etwas schwächer. Prioritäten der Böhmischen Nordbahn (109) waren auf das Gerücht hin gesucht, dass die Verwaltung die Erhöhung ihres nur mit 34,7 Millionen Gulden betheiligten Anlagekapitals zur Bedeckung der für Investitionen noch benöthigten 6 Millionen Gulden durch eine Konvertirung erzielen wolle.

Aus Russland.

Verstaatlichung.

Im Finanzministerium werden dem Vernehmen nach die Bedingungen für die Verstaatlichung der Eisenbahnstrecken Tambow-Koslow, Kursk-Charkow-Asow und Libau-Romny ausgearbeitet.

Eine neue strategische Eisenbahn.

Der Kriegsminister soll die Genehmigung des Zaren für den Bau einer grossen, militärisch bedeutsamen neuen Eisenbahnlinie erlangt haben, welche an der Küste des Schwarzen Meeres sich entlang ziehend, den wichtigen Hafen Nowo-rossijsk mit der Transkaukasischen Eisenbahn verbinden und in Nowosenaki enden soll. Diese Eisenbahn würde im Falle eines Russisch-Englischen Krieges in Afghanistan für die Truppenbeförderungen eine ganz hervorragende Bedeutung gewinnen.

Vereinigung der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Eisenbahn.

In einer gemeinschaftlichen Sitzung der Aufsichtsräthe der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Bahn ist die Frage des Ankaufs der letzteren durch erstere berathen.

Ueber das Ergebniss dieser Verhandlungen verlautet folgendes:

Die Warschau-Bromberger Bahn wird eine Abzweigung der Warschau-Wiener Bahn bilden und die erstere Gesellschaft als solche aufgelöst. Die Aktionäre der Warschau-Bromberger Gesellschaft erhalten 4 %, vom Staate gewährleistete Obligationen der Warschau-Wiener Bahn, während die Warschau-Bromberger Genussaktien als beseitigt erklärt werden. Die Warschau-Wiener Bahn erstattet dem Staate den Kapitalbetrag seiner Vorschüsse für die Bromberger Bahn nach dem Stande vom 1./13. Januar 1890 zurück und gibt zu dem Zwecke eine weitere (VIII.) Serie 4 %, vom Staate gewährleisteter Prioritäten aus. Letztere werden von der 5 % Einkommensteuer nicht befreit. Die Warschau-Wiener Bahn wird aus ihrem Gewinn nach Abzug der Staatsrente von 250 000 R., der Verzinsung und Tilgung sämmtlicher Prioritäten, der Tilgung ihrer Aktien, der genehmigten Gratifikationen, sowie der Abschreibungen auf Erneuerungsfonds ($2\frac{1}{2}$ %) und auf Reservefonds (3 %), ihren Aktionären zunächst 6 R. für nicht getilgte, bezw. 3 R. für die Genussaktie vertheilen und den Ueberschuss mit dem Fiskus je zur Hälfte theilen. Behufs Festsetzung der Rente und des Antheils der Aktionäre im Falle des Rückkaufs der Warschau-Wiener Bahn seitens des Staates wird der durchschnittliche Reingewinn der letzten 7 Jahre unter Ausschluss der ungünstigsten 2 Jahre in dem Sinne ermittelt, dass für den Zeitraum vor dem 1. Januar 1890 für die Warschau-Bromberger Linie der vom Staate gewährleistete Betrag zu Grunde gelegt, ferner die Verzinsung und Tilgung der ersten 7 Prioritätausgaben und die Hälfte der Verzinsung und Tilgung der 8. Prioritätenausgabe in Abzug gebracht, schliesslich der Antheil des Staates am Reingewinn gleichfalls auf Grund der letzten 7 Jahre unter Ausschluss der ungünstigsten 2 Jahre berechnet wird. Bei Rückkauf der Linie durch den Staat erhält letzterer unentgeltlich das ganze rollende Material und sonstige Inventar, welches aus dem Erneuerungsfonds, aus Betriebseinnahmen, aus dem Prioritätsfonds oder aus dem Reservefonds angeschafft worden ist. Desgleichen wird der Saldobetrag des Erneuerungsfonds Eigenthum des Staates. Für das Jahr 1889 werden den Aktionären höchstens 9 R. für die Aktie (bezw. 6 R. für die Genussaktie) vertheilt, während der Ueberschuss des Gewinnes aus den Jahren 1888 und 1889 zur ausserordentlichen Tilgung von Aktien verwendet wird.

Die Generalversammlung der Warschau-Wiener Bahn, welche über diese Vorschläge beschliessen soll, findet im Februar statt.

Warschau-Terespoler Bahn.

Bekanntlich soll die Warschau-Terespoler Bahn vom Staate angekauft werden und wird dieselbe dann sammt den Bahnlinien Siedlec-Malkin und Brest-Chelm der Poleskibahn einverleibt werden.

Russische Pferdebahnen.

Ein Konsortium Belgischer Kapitalisten gründet, wie der „Voss. Z." berichtet wird, eine Aktiengesellschaft, welche bezweckt, in den grösseren Städten des Russischen Reichs Pferdebahnen einzurichten, auch Pferdebahnverbindungen zwischen entlegenen Fabrikorten herzustellen. Das Statutprojekt liegt den Ministerien zur Genehmigung vor.

Aus der Schweiz.

Vereinigte Schweizer Bahnen.

In der am 14. Januar abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde das Budget für 1890 genehmigt. Dasselbe zeigt eine Mehrausgabe von 350 000 Frcs. gegenüber dem Voranschlage für 1889. Die Mehrausgabe ist grösstentheils dem Zusammentreffen ganz besonderer Verhältnisse zuzuschreiben, nämlich einerseits der grossen Steigerung der Preise aller Materialien, besonders der Steinkohlen, und andererseits dem im

Verlaufe des Berichtes öfter erwähnten Bundesgesetze, betreffend die Ruhetage und Präsenzzeiten des Bahnpersonals.

In Bezug auf die bündnerische Centralbahn hat der Verwaltungsrath den Beschluss gefasst, seine Geneigtheit dafür auszusprechen, die Ausführung des Bahnprojektes Chur-Thusis-Filisur zu unterstützen. Er gewärtigt in thunlichster Bälde seitens des Präsidiums die Vorlage bestimmter Anträge in dieser Richtung und zwar besonders auch in derjenigen, betreffend die Uebernahme des Betriebes durch die Union Suisse auf Grundlage der Selbstkosten und den näher zu vereinbarenden Bedingungen darüber.

Ueber den eventuellen Erwerb der Toggenburgerbahn und den Anschluss an die Südostbahn durch Bau einer Linie Wattwil-Rapperswil wird sich der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizer Bahnen aussprechen, sobald die nöthigen Materialien und Vorstudien vorliegen.

Schwebende Seilbahn Klimsenhorn-Pilatus.

Diese Bahn, deren Pläne gegenwärtig in der Gemeinde Hergiswil aufliegen, soll aus Rollkasten bestehen, die an Drahtseilen hängend durch Dampfkraft auf- und abgezogen werden. Sie soll vom Klimsenhorn aus (1 700 m) durch die Luft auf den Pilatus (2 070 m) hinüber führen und vor dem Hotel Bellevue ausmünden. Auf dem schönsten Aussichtspunkte des Pilatus würden 8 m hohe Thurmgerüste und ein Kamin für die Lokomobile aufgestellt. Das Eidgenössische Eisenbahndepartement hat es abgelehnt, sich mit diesem neuen Projekt zu befassen.

Gütschbahn.

Die Drahtseilbahn auf den Gütsch bei Luzern zahlt für 1889 eine Dividende von 18 %. Die Einnahmen betragen 24 255,35 Frcs., die Ausgaben 10 425,52 Frcs. und der Betriebsüberschuss 13 829,83 Frcs.

Uetlibergbahn.

Im Jahre 1889 wurden insgesammt 65 184 (59 637) Personen befördert und total 98 845 (88 891) Frcs., plus 9 954 Frcs. vereinnahmt. Indessen scheint in den Kreisen der Verwaltung nicht die Absicht zu bestehen, eine höhere Dividende als im Vorjahre zu bezahlen.

Die Chancen scheinen für das Unternehmen günstiger zu werden, weil die Sihlthalbahn mit der in Frage stehenden Unternehmung über gemeinsame Benutzung des Bahnhofes und Theile der Linie unterhandelt.

Vitznau-Rigibahn.

Sämmtliche 10 Lokomotiven der Vitznau-Rigibahn werden gegenwärtig mit Dampfbremsen und Geschwindigkeitsmessern (Tachometer) ausgerüstet, nachdem diese Sicherheitsvorkehrungen in letzter Saison bereits an einer Lokomotive erprobt worden sind und zur besten Zufriedenheit gearbeitet haben. Die Dampfbremse wirkt bei Ueberschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit automatisch in der Weise, dass ein Centrifugalregulator ein Hebelwerk ausschaltet, wodurch ein am Kessel plazirtes Dampfventil geöffnet wird und so den Eintritt des Kesseldampfes in den Bremscylinder ermöglicht, dessen Kolben mit einer Bremswelle durch einen Hebel verbunden ist. Diese Dampfbremse wird auch jederzeit unabhängig vom Centrifugalregulator zum Anhalten des Zuges benutzt, zu welchem Zwecke das Dampfventil vom Führerstand aus geöffnet und geschlossen werden kann. Um den Führer betreffs Ueberschreitung der Fahrgeschwindigkeit kontroliren zu können, ist am Ausrückhebel des Regulators ein plombirter Faden angebracht, der jedesmal zerrissen wird, wenn die automatische Bremse funktionirt.

Schweizerische Centralbahn.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich nach dem offiziellen Tableau im Dezember und im Jahre 1889 in Frcs., (1888 in Klammern) folgendermaassen. Es wurden vereinnahmt a) auf dem eigenen Netz: 826 000 (831 031) resp. 12 449 894 (11 743 168); b) auf der Verbindungsbahn in Basel: 18 400 (24 509) resp. 278 830 (248 423); c) auf der Aargauischen Südbahn: 96 300 (107 480) resp. 1 330 707 (1 208 952); d) auf der Linie Wohlen-Bremgarten: 1 460 (1 489) resp. 20 347 (19 860).

Schweizerische Nordostbahn.

Die Gesellschaft vereinnahmte im Dezember v. J. auf dem Hauptnetz für Personen 339 000 Frcs., im Vorjahre provisorisch 338 000 Frcs., definitiv 346 587 Frcs., für Güter 716 000 Frcs., im Vorjahre 727 000 Frcs. resp. 758 766 Frcs., total 1 055 000 Frcs. oder weniger gegen provisorisch 10 000 Frcs., gegen definitiv 50 354 Frcs. Die Rektifikation für Oktober pr. stellte sich um 64 542 Frcs. günstiger. Die Nebennetze vereinnahmten im Dezember v. J. 322 000 Frcs. oder 3 000 Frcs. resp. 501 Frcs. mehr, die Rektifikation für Oktober stellte sich 37 806 Frcs. günstiger.

Schweizerische Westbahn.

Die Einnahme im Dezember v. J. betrug für Personen 303 500 Frcs., im Vorjahre 327 709 Frcs.; für Güter 537 500 Frcs., im Vorjahre 500 602 Frcs., Total 886 000 Frcs., plus gegen die provisorische Einnahme 31 000 Frcs., gegen die definitive 15 044 Francs. Die Jahreseinnahme beträgt 13 670 579 Frcs. oder 714 231 Frcs. mehr als in 1888.

Jura-Bern-Luzern-Eisenbahn.

Mit dem breits kurz mitgetheilten Dezemberergebniss liegt nunmehr das Bruttoresultat des Jahres 1889 vollständig vor. Danach weist der Personenverkehr eine Steigerung der Frequenz um 241 456 Frcs. = 9,5 % und der Einnahmen um 481 525 Frcs. = 15,1 % aus, die Gepäckbeförderung brachte 54 414 Frcs. und der Transport von Thieren 39 139 Frcs. mehr als im Vorjahre. Dagegen ist das Ergebniss des Güterverkehrs um 24 890 Frcs. = 0,5 % zurückgegangen, obwohl sich das transportirte Güterquantum von 1 104 274 t auf 1 140 456 t, also um 36 182 t = 3,3 % gehoben hat. Das mit 8 422 429 Frcs. ausgewiesene Jahresergebniss geht um 550 188 Frcs. = 6,9 % über das vorjährige Resultat hinaus, während sich gleichzeitig die Betriebslänge von 316 km auf 314 km ermässigt hat. Von der Mehreinnahme entfallen 470 541 Frcs. auf die Linie Jura-Bern und 79 647 Frcs. auf Bern-Luzern. Die Brünigbahn hat sich günstig entwickelt. Dieselbe war bekanntlich am 14. Juni 1888 eröffnet worden. Im Jahre 1888 hatten die Bruttoeinnahmen 396 404 Frcs. betragen, für 1889 werden dieselben mit 589 871 Frcs. ausgewiesen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die 13 km lange Strecke Alpnachstad-Luzern erst am 1. Juni 1889 in Betrieb gekommen ist.

Bücherschau.

Orts- und Reiselexikon für den gesammten Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphenverkehr Oesterreich-Ungarns. Enthaltend sämmtliche Ortschaften und deren Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphenstationen mit Bezeichnung der Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen. Mit Angabe der gerichtlichen und politischen Eintheilung. Ein unentbehrliches Hand- und Nachschlagebuch für den Kaufmann, Reisenden, Beamten, Advokaten, Notar usw., redigirt von Jos. Edlen v. Kendler. Preis 9 fl. Oe. W. — Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und den Selbstverlag des Verfassers: Wien, I., Grünangergasse 1. — Wir behalten uns vor, dieses als soeben erschienen uns zugegangene Werk demnächst zu besprechen.

Verschiedenes.

Rom ein Seehafen.

Der bereits vielfach erörterte, in Nr. 90 und 95 des vorigen Jahrgangs d. Ztg. erwähnte Plan, Rom durch einen Kanal mit dem Meere zu verbinden und mit einem Seehafen auszustatten, ist unlängst in dem Römischen Architektenverein einer eingehenden Erörterung unterzogen worden, bei welcher zahlreiche und gewichtige Einwände gegen diesen Vorschlag geltend gemacht sind. Abgesehen von der Annahme, dass der auf 88 Millionen Lire berechnete Kostenanschlag um mindestens die Hälfte überschritten werden würde und dass auf lange Zeit hinaus der Italienische Staat nicht in der Lage sein werde, einen solchen Betrag für ein derartiges Unternehmen — so nützlich es auch für die Hauptstadt werden könnte — herzugeben, haben auch die technischen Seiten des Entwurfes Bedenken erregt. In der ohnehin während vieler Monate durch die Malaria heimgesuchten Römischen Campagna so umfangreiche Erdausschachtungen (dieselben sind auf 60 Millionen Kubikmeter berechnet) vorzunehmen, erscheint für die Arbeiter wie für die Stadt- und Landbevölkerung bedenklich. Die geradlinige Richtung des Kanals, der sich völlig auf dem linken Tiberufer halten soll, nöthigt zu zahlreichen Durchschneidungen der Hügel, welche zum Theil bis 50 m hoch sind und aus so losem Erdreich bestehen, dass ausserordentlich flache Böschungen angelegt werden müssen. Die Verlegung des Tiberbettes auf einer beträchtlichen Strecke würde nicht zu vermeiden sein, denn der Hafen, der ohne Noth in zwei getrennte Abtheilungen zerlegt ist, würde sich so nahe am Tiber befinden, dass mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit, seine Sohle um 22 m unter die umliegende Fläche und den höchsten Flusswasserstand zu legen und bei der durchlassenden Beschaffenheit des Erdreichs äusserst kostspielige Vorkehrungen gegen eine Verschlammung des Hafens getroffen werden müssten. Bei der Geringfügigkeit der Fluth- und Ebbebewegung würden die Kanalgewässer nahezu stehend bleiben und hierdurch eine erhöhte Gefahr für die Gesundheitsverhältnisse mit sich bringen, um so mehr, da der Kanal den Abfluss der Niederschläge von den Uferhügeln und mit ihm viele organische Bestandtheile aufnehmen muss.

Der Urheber des Entwurfes ist aufgefordert worden, sich mit diesen Schwierigkeiten näher zu beschäftigen, namentlich auch nachzuweisen, auf Grund welcher Ertragswahrscheinlichkeiten der Staat um Uebernahme der Kosten ersucht werden könnte.

Strassenbahnen in Rio de Janeiro.

In welchem ausgedehntem Maasse die Strassenbahnen auch in Südamerika bereits Verwendung finden, ist beispielsweise daraus ersichtlich, dass dieselben in der Brasilianischen Hauptstadt Rio de Janeiro und deren Weichbild am Schlusse des Jahres 1888 bereits 250 km umfassten und zu ihrem Betriebe 5 767 Maulthiere und 459 Personenwagen erforderten. An diesem Bahnnetz sind verschiedene Gesellschaften betheiligt, deren Vereinigung wohl angestrebt, aber bisher nicht gelungen ist. Im Jahre 1888 betrug die Einnahme 6 192 358 Milreis (1 Milreis = 2,30 ℳ), gegen 1 867 000 Milreis vor 5 Jahren; der Ueberschuss betrug 2 529 944 Milreis.

Die Telephonlinie Buenos Ayres-Montevideo.

Am 26. Oktober fand, wie der „Köln. Ztg." berichtet wird, die feierliche Eröffnung der Telephonlinie Buenos Ayres-Montevideo statt, die sich durch ihre besonderen Verhältnisse auszeichnet. Sie ist nämlich eine Doppellinie, und zwar in den beiden Theilen, welche Buenos Ayres einerseits und Montevideo andererseits zunächst gelegen sind, eine Luftlinie; die Verbindung zwischen diesen beiden Theilen wird durch zwei den Platastrom in einer Breite von 45 km durchschneidende submarine Kabel (also im ganzen 90 km) gebildet; die Luftlinie besteht aus dicken Bronzedrähten. Die Entfernungen betragen: Buenos Ayres über La Plata und Ensenada nach Punta Lara (Luftlinie) 112 km, Punta Lara nach Colonia (submarin) 45 km, Colonia nach Montevideo (Luftlinie) 155 km. Nahe bei Montevideo geht die Bronzelinie in einer Spannweite von 420 m mittelst Pfosten von 33 m Höhe über den Fluss Santa Lucia. Das einstimmige Urtheil der Presse lautet, dass die Linie vorzüglich arbeite, die Klangwirkung ganz vortrefflich sei. Der Tarif ist allerdings auch sehr theuer; er beträgt während der belebteren Tagesstunden für 5 Min. 5, für 5—10 Min. 12,50, für 10 bis 15 Min. 25 D.

Die Bewegung für Einführung des achtstündigen Arbeitstages in den Vereinigten Staaten.

In den Vereinigten Staaten von Amerika steht an der Spitze der Bewegung für Einführung des achtstündigen Arbeitstages der „Amerikanische Arbeiterbund (American Federation of Labor)", zur Zeit die grösste und mächtigste Vereinigung von Arbeitern in der Union. Auf ihrer in Boston abgehaltenen Jahresversammlung hat diese Gewerkschaftsvereinigung den Beschluss gefasst, in Uebereinstimmung mit den Arbeitern Grossbritanniens und der Länder des Europäischen Festlandes Schritte zu thun, um die achtstündige Arbeitszeit vom 1. Mai dieses Jahres ab in allen Industrie- und Geschäftszweigen in den Vereinigten Staaten durchzusetzen. Zu diesem Zwecke soll sofort eine kräftige Bewegung im ganzen Lande begonnen werden. Die Versammlung sprach die Hoffnung aus, dass sich die Arbeitgeber freiwillig der Forderung fügen würden, und dass deshalb ein allgemeiner Ausstand zur Erzwingung derselben nicht nöthig sein werde. Die jüngst hier eingegangene „Newyork. Hdlsz.", welche die Interessen der Amerikanischen Geschäftswelt vertritt, glaubt nicht, dass die Bewegung Erfolg haben werde, da die Bedingungen dafür durchaus ungünstige seien. In einzelnen Industriezweigen könne es allerdings den darin beschäftigten Arbeitern gelingen, die angestrebte Verkürzung der täglichen Arbeitszeit, sei es auf freundschaftlichem Wege oder mittelst eines Ausstandes, herbeizuführen; zu einer allgemeinen Einführung des Achtstundentages werde es indessen nicht kommen, weil die Arbeiter des Landes zur Erreichung dieses Zieles noch lange nicht hinreichend organisirt seien, und weil die allgemeine Lage von Handel und Industrie in den Vereinigten Staaten gegenwärtig und voraussichtlich auch für die nächste Zeit sich nicht so gedeihlich entwickele, dass eine derartige tief einschneidende Umwälzung gerechtfertigt erscheine.

Eine neue Mühlenstadt in Canada.

Das „Lpzg. Tagbl." berichtet: Kapitalisten von Philadelphia und Minneapolis haben sich in den Besitz der Wasserkräfte im Kaministiquafluss — als Kakabekafälle bekannt — gesetzt. Diese Fälle sind etwa 11 Meilen von Port Arthur, Ontario, am oberen Theile des Superiorsee gelegen. Der Fluss ist an dieser Stelle etwa 350 ' (Engl.) breit und 60 ' tief. Die Wassermassen stürzen 100 ' über einen Abgrund ziemlich genau senkrecht herab und liefern mit Leichtigkeit 200 000 Pferdestärken. Das Syndikat kaufte 4 000 Acres Land mit und um die Fälle und beabsichtigt eine grosse Canadische Fabrikstadt zu gründen. Vor allen Dingen sollen Mahl- und Sägewerke errichtet werden, ebenso eine Silberschmelze, da Silbererz in der Umgegend massenhaft steht. Für die Anfangsarbeiten sind 1 500 000 ℳ ausgeworfen. Hydrauliker sind bereits beschäftigt, um die Anzapfung der Fälle nach bester Methode festzustellen, da im Frühjahr das Bauen beginnen soll. Das erste Gebäude wird ein Hôtel für 100 000 ℳ werden, das bereits in Angriff genommen; das zweite eine Mahlmühle mit täglicher Leistung von 2 000 Fass Mehl; ein Theil der Kraft soll vermittelst Elektrizität fortgeleitet und im Bergbau Verwendung finden.

Personalnachrichten.

Bayern.

Der Direktor und Vorstand der Bauabtheilung bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Franz Gyssling, ist auf Ansuchen unter wohlgefälliger Anerkennung seiner langjährigen, treuen und vorzüglichen Dienste in den dauernden Ruhestand versetzt und der Rath bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Gustav Ebermayer, zum Ober-Regierungsrathe und Vorstand der Bauabtheilung genannter Generaldirektion befördert.

Der Güterverwalter Eduard Funk in München — Centralbahnhof — ist als Vorstand des Güterdienstes in München — Ostbahnhof — und der Bahnverwalter Ernst Kühlmann in Crailsheim unter Verleihung des Titels und Ranges eines Königlichen Inspektors als Vorstand des Güterdienstes in Bayreuth berufen, der Bahnamtsverwalter Gottl. Oelschläger in Eger zum Bahnamte Fürth versetzt, der Bahnverwalter Christ. Teppé in Asch als Güterverwalter und Vorstand des Güterdienstes in Eger berufen, der Eisenbahnoffizial Gg. Frdrch. Ludwig in Fürth zum Bahnverwalter in Asch befördert worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen.

Der Handelsminister hat die Oberinspektoren der K. K. Staatsbahnen Dr. Viktor Röll, Alois Stané und K. Rath Adolf Wagner zu Generaldirektions-Räthen ernannt.

Russland.

Der vom Aufsichtsrath der Weichselbahn zum Direktor derselben vorgeschlagene bisherige Betriebsdirektor der Nicolajewer Bahn, Daragan, ist vom Verkehrsministerium bestätigt worden.

Der Direktor der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, Anton Stumpf, ist gestorben.

Der Direktor der Warschau-Terespoler Bahn, Leon Gnoinski, ist zum ersten Direktor der Losowo-Sebastopoler Bahn ernannt worden.

Berichtigung. In Nr. 7 S. 76 hat sich in Zeile 2 der Notiz: Eisenbahn-Wagenräder ohne Spurkränze ein Druckfehler eingeschlichen. Es ist dort statt Drahtgestellen zu lesen: Drehgestellen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarkohlenverkehr nach Würzburg. Unsere Bekanntmachung vom 2. Januar d. J. wird dahin geändert, dass nicht der Fortfall von Routenvorschriften, sondern die Nichtberücksichtigung von Bahnhofsvorschriften bei Kohlensendungen nach Würzburg in Frage steht. Derartige Sendungen werden daher ohne Rücksicht auf eine etwa entgegenstehende Bahnhofsvorschrift in der in unserer Bekanntmachung vom 2. d. Mts. angegebenen Weise abgefertigt.

Köln, den 20. Januar 1890. (215)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Beyenburg-Langerfeld (Barmen-Rittershausen) und der Bahnstrecke Kreb-söge-Radevormwald für den Gesammtverkehr. Am 3. Februar 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahn-

strecke Beyenburg - Langerfeld (Barmen-Rittershausen) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der an derselben gelegene Haltepunkt Oede dient nur dem Personenverkehr. An demselben Tage werden die an der Strecke Krebsöge-Radevormwald gelegenen Stationen Krähwinklerbrücke und Radevormwald, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen dienten, auch für den Personen-, Eil- und Frachtstückgut-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Am Tage der Betriebseröffnung wird zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen für den hiesigen Direktionsbezirk der Nachtrag III ausgegeben. Die in diesem Nachtrag sowie im Nachtrag V zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Bezirk unter 3, 2a und ferner die in Tarifen und Tarifnachträgen für direkte Verkehre schon früher vorgesehenen Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen der Strecke Beyenburg - Krebsöge - Radevormwald finden von dem genannten Tage ab Anwendung. Ausserdem treten am Tage der Betriebseröffnung aus dem Nachtrag VII zum Personengeldtarif die Personenfahrpreise für den Haltepunkt Oede, die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Stationen Krähwinklerbrücke und Radevormwald und ferner die über Langerfeld - Barmen - Rittersbausen berechneten Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Stationen der Strecke Beyenburg-Krebsöge in Kraft. (216)

Elberfeld. 22/1. 90.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Nassau - Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Langenschwalbach in den vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen worden.

Näheres ist bei der genannten Station und bei dem diesseitigen Verkehrsbüreau zu erfahren. (217)

Frankfurt a/M., den 19. Januar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab kommt für Roheisensendungen in Wagenladungen von 10 000 kg von Unterwellenborn nach Haidhof ein Ausnahmefrachtsatz von 0,69 *M.* für 100 kg zur Erhebung.

Erfurt, den 20. Januar 1890. (218)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau - Elsass - Lothringischer Verband. Der zum 1. Februar d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag 1 enthält Bestimmungen wegen Aufnahme der Stationen Cronberg, Langenschwalbach, Ingweiler und Rixheim in den Verkehr, Aenderung bezw. Ergänzung der Ausnahmetarife 1 (Holz, Europ.) und 11 für bestimmte Stückgüter, sowie einen Ausnahmetarif 13 für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (219)

Frankfurt a/M., den 21. Januar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit der Cronberger Bahn. Der zum 1. Februar d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag 1 zum Tarif mit der Cronberger Bahn, enthält ausser anderweitigen Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Kerkerbach, Burgsolms und Cronberg, verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie Ausnahmesätze für Steine des Spez.-Tarifs III, für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (220)

Frankfurt a/M., den 18. Januar 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. tritt für den Norddeutschen Eisenbahnverband, welcher das in unserer Bekanntmachung vom 14. November v. J. näher bezeichnete Verkehrsgebiet umfasst, ein neuer Gütertarif in Kraft. Derselbe ist zum Preise von 1,75 *M.* durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 20. Januar 1890. (221)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 1 Abth. b und c im Verkehr Kirnach - Bretten Bad. Bahn ein Frachtsatz von 0,61 *M.* für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 21. Januar 1890. (222)
Generaldirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. treten die Nachträge XI zu Heft I und II zu Heft 3 des Verbandstarifs mit abgeänderten und neuen Frachtsätzen des Klassengutverkehrs und der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 26, 27 und 31 in Kraft. Die Stationen der Lokalbahn Reichenberg - Gablonz an der Neisse und Station Iglau d. K. K. Oesterr. Staatsbahnen werden in den Verbandsverkehr neu aufgenommen.

Im Klassengutverkehre mit Stationen der Böhmischen Nordbahn und im Ausnahmetarife 6a und b (Holz) im Verkehre mit einzelnen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft treten geringfügige Erhöhungen ein und durch die neue Fassung des Ausnahmetarifs 3 (Wolle) wird Kammzug von der direkten Abfertigung ausgeschlossen. Diese Frachtvertheuerungen erlangen jedoch erst vom 15. März d. J. ab Gültigkeit.

Die Nachträge sind durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 22. Januar 1890. (223)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 1. Am 1. Februar d. J. kommen für Roheisen bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür von Mähr. Ostrau folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

nach Gleiwitz	0,40 *M.*	für	100 kg
„ Zabrze	0,41 „	„	100 „
„ Zawadzki	0,49 „	„	100 „

Breslau, den 23. Januar 1890. (224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Gütertarif ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Ergänzung und Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 und 7 (für Holz beziehungsweise für bestimmte Stückgüter), Einführung von Eilgut- und Stückgutfrachtsätzen für die Station Idaweiche und die Haltestellen Costau, Hermannia, Kunzendorf a. O., Oswitz, Schedlau, Schoffschütz und Wolenice des Direktionsbezirks Breslau, Aufhebung der Frachtsätze etc. für die Haltestelle Leopoldinenweiche und Berichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 23. Januar 1890. (225)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 2. Für Glassand bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür kommen mit sofortiger Gültigkeit nachstehende direkte Frachtsätze für 100 kg zur Einführung.

Nach Gewitsch-Jaromeritsch K. K. Oe. St. B.
von Hohenbocka (Dir.-Bez. Berlin) . . . . 1,38 *M.*
von Hohenbocka (Dir.-Bez. Erfurt) . . . . 1,37 „

Breslau, den 23. Januar 1890. (226)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 1. Für Eisenerze und Eisenschlacken bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Freudenthal (Mährisch-Schlesische Centralbahn) nach Oberschlesischen Hochofenstationen gelangen mit sofortiger Gültigkeit direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Dieselben sind auf den betreffenden Stationen zu erfragen.

Breslau, den 23. Januar 1890. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarif vom 1. November 1887 ist der vom 1. Februar d. J. an gültige Nachtrag 13 herausgegeben. Derselbe enthält Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen (Theil II), neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn, sowie einen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, für Erden, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel.

Die für Kalirohsalze zum Düngen von den Stationen Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg des Direktionsbezirks Magdeburg nach Stationen der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn, der Westholsteinischen und Kiel-Flensburger Bahn laut der Nachträge 8, 9 und 10 zum Niederdeutschen

Verbandtarif bestehenden Ausnahmetarifsätze werden infolge der Einführung des vorbezeichneten neuen Ausnahmetarifs für Düngemittel etc. zum 1. Februar d. J. aufgehoben, mit der Maassgabe, dass, soweit dadurch für Kalirohsalze zum Düngen Frachterhöhungen eintreten, für diese Artikel die bisherigen niedrigeren Ausnahmetarifsätze noch bis zum 15. März d. J. in Geltung bleiben.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 21. Januar 1890. (228)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbumschlagsverkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Die im Tarife und in den Nachträgen I und II enthaltenen Ausnahmefrachtsätze, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1890, in Gültigkeit. Die Vorlage der in den Kontrolbestimmungen Seite 40 des Tarifs angeführten Dokumente hat längstens bis Ende März 1891 zu erfolgen.

Dresden, den 22. Januar 1890. (229)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Der im Heft VI aufgeführte Frachtsatz Alsdorf k. l.-Plüderhausen wird mit Gültigkeit vom 21. d. Mts. von 0,19 *M.* auf 1,19 *M.* berichtigt.

Köln, den 20. Januar 1890. (230)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum Anhang des Tarifs vom 1. Januar 1888 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Verkehre von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und ausserdem Aenderungen bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Expeditionen zu beziehen.

Dresden, den 20. Januar 1890. (231)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Die bereits veröffentlichten Nachträge V zum Heft 1 und 2 des Ostdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandtarifs können nunmehr bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 0,50 *M.* für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 22. Januar 1890. (232)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verwaltungen.

Crefelder Eisenbahn. Nachdem die Auflage unseres Lokal-Gütertarifs, Theil II, vom 1. November 1881 vergriffen ist, haben wir uns veranlasst gesehen, zum 1. Januar cr. eine Neuauflage desselben herstellen zu lassen.

Der erstgenannte Tarif mit 9 Nachträgen ist daher ausser Wirksamkeit getreten.

Exemplare des neu erschienenen Tarifs können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, im Januar 1890. (233)
Die Direktion.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für den Steinkohlen- etc. Verkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach den Stationen Berne, Brake, Elleuserdam usw. der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Vom 25. Januar d. J. ab werden die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze im Verkehre nach den Stationen Berne, Brake, Elsfleth, Grossensiel, Kleinensiel, Nordenham und Rodenkirchen um je 5 *M.* — also auf 55, 56, 57, 59 und 74 *M.* — für 10 000 kg ermässigt.

Köln, den 22. Januar 1890. (234)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr. Einfuhrverbot von lebenden Pflanzen aller Art nach Russland. Gleichwie in allen übrigen Russischen Verbandverkehren via Brody und Podwoloczyska ist auch im obrubrizirten Verbande die Einfuhr von lebenden Pflanzen aller Art nach Russland unbedingt verboten.

Wien, den 16. Januar 1890. (235)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. Der auf Seite 91 des Tarifs Oesterreich-Laube vom 1. März 1888 im Ausnahmetarife Nr. 3 für Zucker aller Art rücksichtlich Aussig und Schönpriesen-Laube enthaltene Frachtsatz findet bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1890 auch auf in den Bahnhöfen Tetschen und Bodenbach eingelagerte Rohzuckersendungen Anwendung, welche während dieser Zeit per Bahn zur Expedition gelangen.

Wien, am 18. Januar 1890. (236)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VI zum Personentarife. Zu unseren vom 20. Mai 1884 gültigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport tritt am 1. Februar 1890

Nachtrag VI

mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ermässigte Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der Oesterr. Strecke einer- und den Stationen der Ungar. Strecke andererseits.
2. Gebührenberechnungs-Tabellen für die Stationen Kassa (Kaschau) und Ruttka.
3. Einstellung der Ausgabe von Jahres-Abonnementskarten auf der Ungar. Strecke.
4. Namensänderung der Haltestelle Lubotin.

Exemplare dieses Nachtrages, durch welchen die Nachträge IV und V ausser Kraft gesetzt werden, sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest V, Maria Valeriagasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 16. Januar 1890. (237)
Die Direktion.
(N. w. n. h.)

---

5. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Herstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 13,06 m Nutzlänge für Bahnhof Oberhof soll öffentlich verdungen werden und haben wir hierzu Termin auf

den 8. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr

im diesseitigen Büreau anberaumt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungsamtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsformulare gegen postfreie Einsendung von 2,25 *M.* portopflichtig von uns bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung einer Lokomotivdrehscheibe für Bahnhof Oberhof" bis zu oben angegebenem Termin an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 20. Januar 1890. (238)
Maschinentechnisches Büreau.

Verdingung von Schreibmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen:

60 Ries Aktendeckel,
530 „ Kanzleipapier,
1 228 „ Konzeptpapier,
179 „ Packpapier,
1 623 000 Stück Briefumschläge und
2 720 Gros Stahlfedern

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen, Bedarfs-Nachweisung nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau, hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet

am 7. Februar 1890, Vormittags
11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar.

Magdeburg, den 20. Januar 1890 (239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1890 bis 1. April 1891 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 15. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 21. Januar 1890. (240)
Grossherzogliche Direktion.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. VI.)

Nr. 2. Jahrgang 1890. Berlin, am 25. Januar 1890.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	11	1	Weinfässchen	leer	12	1	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
2	A B S	8781	1	Kiste	?	42	2	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
3	A C	9125	1	„	Vogelbauer aus Draht	—	3	Berlin Nordbhf.	K. E.-D. Berlin	b. Bodenrev. Bezettelung: Von Leipzig B.A. B.-Berlin Dir.-Bez. Erfurt.
4	A M	—	1	Fass	Wein	218	4	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
5	A S	4147	1	„	leer	43	5	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr. Worms; b. Bodenrev.
6	A S	1	1	Fässchen	leer	6	6	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Berlin-K. E. D. Erfurt.
7	A S	5	1	Kiste	leer	18	7	Frankfurt a/M. O.	„	
8	A W S	717	1	Ballen	?	93	8	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
9	B	—	1	altes fichtenes Kleiderspind	leer	—	9	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
10	B M	6363	1	Kiste	leer	10	10	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	mit Stettin beschr.
11	B Z	—	1	Bund	Budenstangen	15	11	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
12	D D	6645	1	Kiste	leer	5	12	Düren	Linksrh. Köln	
13	E S	12167	1	Ballen	Papierdüten	23	13	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
14	F	—	1	—	Patentrohr	138	14	„	„	
15	F B	1/7	7	Säcke	leere Säcke	96	15	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
16	F C	317	1	Kiste	Mützen	23	16	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
17	F F	204 323	2	Pack	Papier	86	17	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
18	F H	—	1	Sack	Kleidung	10,5	18	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	ab Berlin Ostb.bezett.: via Königsberg nach Lüneburg.
19	F K	437	1	Kiste	leere Flaschen	42	19	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
20	G	—	1	Pack	Pappe	15	20	Mainz G.-E.	„	auf der Zufuhrstr. gefunden.
21	G	4622	1	Kiste	unbekannt	28	21	Freystadt	K. E.-D. Breslau	
22	G	—	1	—	Blechrohr	3	22	Soltau	K. E.-D. Magdeburg	
23	G C	—	1	Kiste	leer	11,5	23	Magdeburg	„	
24	G J	4788	1	„	Gläser	90	24	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
25	G K	—	1	Butte	mar. Fische	3	25	Posen	K. E.-D. Breslau	
26	G R	—	1	Sack	Säcke	36	26	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	beschr. Stumsdorf.
27	G T	1536	1	Kiste (alt)	Packstroh	33	27	Leipzig Thür. Bhf.	„	
28	G T L	34	1	Bund	Stahl	46	28	Glatz	K. E.-D. Breslau	
29	G W	114	1	Pack	Säcke	16	29	Osterode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
30	H	1/2	2	„	Säcke	88	30	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	b. Bodenrev. mit Bezettel. Landberg Breslau vorgefunden.
31	H C St	1589	1	Bund	Flaschen	5	31	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
32	H | H	2939	1	Fass	Rothwein	45	32	Dresden A.	Sächsische Stsb.	für 12,80 M. verkauft.
33	[illegible]	85	1	„	leer	18	33	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
34	H K	—	2	Säcke	Papierabfälle	9	34	Düren	Linksrh. Köln	
35	H L	228	1	Petrol.-Fass	leer	—	35	Flechtingen	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
36	H P	830 854	2	Kisten	leere Flaschen —	60	36	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
37	J	3728	1	Kiste	leer —	9	37	Düren	Linksrh. Köln	anschein. zu einer landwirthschaftlichen Maschine gehörend.
38	J	—	2	Kolli	Guss —	7,5	38	Kl. Auheim	Hessische Ludwigsb.	
39	J F	554	1	—	eis. Kugel —	12	39	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
40	J H B	3	1	—	Plombirleine —	—	40	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
41	J R	18	2	—	alte Kopfbracken —	—	41	Homberg	Linksrh. Köln	
42	J S	3953	1	Kiste	? —	24	42	Altenstein	K. E.-D. Bromberg	
43	K	24	2	Kolli	Ofentheile —	7	43	Saarbrücken	Linksrh. Köln.	
44	K	7	1	Bund	Säcke —	35	44	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
45	K B	1286	1	Pack	unbekannt —	43	45	Vlissingen Haf.	Niederländ. Stsb.	
46	K F N	—	1	Kiste	Glasflaschen —	20	46	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
47	K H	1250	1	"	leer —	12	47	"	"	
48	K M	—	2	Bund	bronzirte Thüren bezw. Fenster	—	48	Berlin Nordbhf.	K. E.-D. Berlin	bei Bodenrevision.
49	L	6	1	Gebund	Eisendraht —	68	49	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
50	M B	1227	1	Kiste	Vase —	28	50	Balingen	Württemb. Stsb.	
51	M C	3951	1	"	Eisenwaaren —	12	51	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
52	M K	I	1	Rolle in Leinwand	Matratze —	—	52	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
53	M S	126	1	Kistchen	leer —	5	53	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	bei Bodenrevision.
54	N M	694/95	2	—	Lattengestelle —	49	54	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
55	O	5855	1	Kiste	? —	16	55	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	bez. Görlitz Ziegenhain.
56	P A	42	1	Fass	Petroleum —	187	56	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
57	R A	18, 148	2	Bund	Eisenblech —	12	57	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
58	R K	1404	1	Korb	leer —	10	58	Magdeburg	"	
59	R M	1187	1	Kiste	leer —	67,5	59	Breslau Märk. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
60	S A H	24614	1	"	unbekannt —	57	60	Deventer	Niederländ. Stsb.	
61	S J	10283/85	3	Pack	Papier —	103	61	Düren	Linksrh. Köln	
62	T	44	1	"	Säcke —	15	62	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
63	T G M	4241 4243	2	Kolli	Eisen —	—	63	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
64	v R F	9245	1	Kiste	? —	5	64	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
65	W G	1355	1	"	leere Flaschen —	?	65	Braunschweig	"	
66	W K	1	1	"	unbekannt —	20	66	Geldermalsen	Niederländ. Stsb.	
67	W S	1218	1	"	leer —	10	67	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
68	Isenburg Frankfurt a/M.	129	1	Sack	alte Kleider —	19	68	Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
69	M. F. & Co.	6604	1	kleines Fässchen	Wein —	17	69	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
70	W. Reichelt Kulmbach	9670, 2149 8643, 9983 6201, 7132 9285, 6630 10856 6436	10	Bierfässer	leer —	235	70	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
71	Rübner Schmolle	—	1	Fass	leer —	13	71	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
72	—	32	1 1 1	— — —	eis. Platte, 1,76 m lang " Stange, 4,42 m " " " 4,56 m "	84	72	Oelde	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
73	—	471	1	Kollo	gusseis. Ofentheile, mit Draht zusammengebunden	13,5	73	Hannover	"	beschr. Hannover.
74	—	5188	1	Bierfass	leer —	10	74	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
75	| (grün)	—	2	—	Kaffeetrommeln —	—	75	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
76	||| (roth)	—	1	—	eis. Dachfenster —	9	76	"	"	bei Bodenrevision.
77	weisser Strich	II	7 1	— Bund	eis. Röhren 12 Flanschringe	258	77	Gleiwitz	K. E.-D. Breslau	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
78	—	—	1	—	Bahnschwelle —	—	78	Zantoch	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision.
79	—	—	3	—	Bajonette —	—	79	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
80	—	—	1	—	alter Blumentisch —	2	80	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	—	—	5	—	Bretter —	—	81	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	beschr. 1 Glogau, 1 Ratibor, 1 Neustadt O/S.
82	—	—	4	—	polirte Bretter mit Messingbeschlag	5	82	Breslau M. B.	K. E.-D. Berlin	*)
83	—	—	4	Stangen	Eckeisen —	37	83	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
84	—	—	1	—	Eichenstamm ca. 4,15 m lg., ca. 0,78 m mittl. Durchmesser	—	84	Treysa	K. E.-D. Hannover	lagert herrenlos auf der festen Rampe.
85	—	—	1	—	verzinntes Eisenrohr, 5 m lg., 3 cm stark	—	85	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
86	—	—	2	Kolli	Eisentheile —	14	86	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
87	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	14	87	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
88	—	—	2	—	grüne Fensterrouleaux	—	88	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
89	—	—	1 1	Fenster Flügel	m. 2 Glasscheiben — m. 2 Glasscheiben —	10	89	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
90	—	—	1	Stange	Flacheisen —	21	90	Sebnitz	„	
91	—	—	1	Stab	Flacheisen —	10	91	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
92	—	—	2	—	eiserne Gasrohre —	100	92	„	„	5,50 m lang, 9 cm weit.
93	—	—	1	—	Gewichtstück —	5	93	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
94	—	—	1	—	Heubaum —	—	94	Neuss	Linksrh. Köln	
95	—	—	1	Sack	Holz —	21	95	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
96	—	—	1	—	Holzkonsole —	3	96	Hannover	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	1	Ballen	Holzwolle —	68	97	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
98	—	—	1	—	Kette mit Bändern —	—	98	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
99	—	—	1	—	eis. Kette —	75	99	Stassfurt	„	
100	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	100	Wolfenbüttel	„	
101	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	25	101	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
102	—	—	1	Kollo	eis. Knie z. Gasrohr —	2	102	Graudenz	„	
103	—	—	1	Pack	leere gebrauchte Körbe u. Kistchen	5,5	103	Thorn	„	
104	—	—	1	„	Körbe —	12	104	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	
105	—	—	1	—	Laterne —	—	105	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
106	—	—	1	—	Lehnstuhl aus Korbgeflecht	—	106	„	K. E.-D. Bromberg	
107	—	—	1	Pack	Maschinentheile mit kl. Kammrädern	4	107	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
108	—	—	1	Packet in Papier	Metallkomposition in Blöckchen, 10 Stück	2,5	108	Worms G.-E.	Hessische Ludwigsb.	Stempel: Glankus S. S. Friederiks & Co. Penang 91/100.
109	—	—	1	„	Metallkomposition in Blöckchen, 10 Stück	3	109	Darmstadt G.-E.	„	Stempel: Sarpedon A. S. Friederiks & Co. Penang 41/50.
110	—	—	5	—	Ofenröhren —	7	110	Breslau M. B.	K. E.-D. Berlin	
111	—	—	2	Kolli	Ofentheile —	8	111	Aachen	Linksrh. Köln	
112	—	—	1	—	geschliffener Ofenuntertheil	8	112	M. Gladbach	„	
113	—	—	1	—	Reh —	10,5	113	Dresden N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	für 2,00 M verkauft.
114	—	—	1	Pack	Säcke —	24	114	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
115	—	—	2	—	eis. Schaufeln —	—	115	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
116	—	—	1	Stange	Stahl —	5,5	116	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
117	—	—	1	—	Stahlwelle —	75	117	Braunschweig	„	
118	—	—	1	Heuumhüllung	Stiefelknecht aus Eisen	2	118	Breslau M. Bhf.	K. E.-D. Berlin	*)
119	—	—	1	—	alter fichtener Tisch	—	119	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	—	eis. Träger —	225	120	„	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
121	—	—	4	—	Unterlagehölzer —	—	121	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
122	—	—	1	Sack	Wachholderbeeren —	50	122	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
123	—	—	1	Kiste	Wäsche —	5	123	Hof	Sächsische Stsb.	
124	—	—	2	Stück	Wellblech (Bedachungstafeln)	60	124	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	am 12/1. 90 auf der Strecke gefunden.
125	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	7	125	Hanau W	Hessische Ludwigsb.	

*) Aus Wagen 9738 Magdeburg am 22/12. 89 überzählig entladen.
**) In Liegnitz aus Wagen 6031 Erf. am 4/12. 89 überzählig entladen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter										
	II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.										
1	A M	13392	1	Sack	kleine Nüsse	—	69	1	Nimburg	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 26/12.
2	B B	—	2	Fässer	leer	—	62	2	Wisočan	„	„ 11/12.
3	B L Z	668/9	2	Kisten	Candiszucker	—	56	3	Kolin	„	„ 10/12.
4	C	3	1	Kiste	unbekannt	—	56	4	Deutschbrod	„	„ 1/12.
5	C P Z L	—	3	Säcke	unbekannt	—	120	5	Königgrätz	„	„ 4/12.
6	D N	2238	1	Ballen	B.-Wollgarn	—	56	6	Kolin	„	„ 21/12.
7	F W	9076	1	„	unbekannt	—	9	7	Altpaka	„	„ 28/12.
8	F W	—	20	Stück	Kottone	—	108	8	Königgrätz	„	„ 25/12.
9	G	4621	1	Ballen	unbekannt	—	74	9	Altpaka	„	„ 18/12.
10	H C & C	4873	1	Sack	Manufakte	—	15	10	Nimburg	„	„ 24/12.
11	J F	987	1	Ballen	Manufakte	—	32	11	Kolin	„	„ 16/12.
12	J R	7213	1	Fass	unbekannt	—	68	12	Deutschbrod	„	„ 22/12.
13	J S	120	1	Sack	Pflaumen	—	78,5	13	Mähr. Budwitz	„	„ 18/12.
14	K S R	—	1	Fass	leer	—	27	14	Prag	„	„ 3/12.
15	L C	60	1	Ballen	leere Säcke	—	12	15	Goltsch-Jenickau	„	„ 1/12.
16	M J S	1 2	1	„	Hasenfelle	—	70	16	Arnau	„	„ 20/12.
17	M S	4016	1	„	unbekannt	—	283	17	Kolin	„	„ 9/12.
18	R	5	1	„	Leinwand	—	71	18	Mähr. Budwitz	„	„ 12/12.
19	S S G	2	1	„	leere Säcke	—	26	19	Josefstadt	„	„ 30/12.
20	T S	9081	1	Fass	unbekannt	—	25	20	Gr. Wossek	„	„ 10/12.
21	T Sch	1074/75	2	Fässer	leer, alt	—	37	21	Korneuburg	„	„ 24/12.
22	V H	810	1	Kiste	unbekannt	—	12	22	Rothkosteletz	„	„ 31/12.
23	W & A H	2932	1	Sack	unbekannt	—	50,5	23	Tr. Jedlersee	„	„ 30/12.
24	Z	50	2	Säcke	gebleicht. Garn	—	18	24	Starkenbach	„	„ 11/12.
25	Actienbrauhaus Pils.	—	¼	hl	Bier	—	42	25	Arnau	„	„ 30/12.
26	Erste Wiener Walzmühle	3	1	Sack	Mehl	—	85	26	Jungbunzlau	„	„ 16/12.
27	—	6	1	„	Mehl	—	75	27	Liebenau	„	„ 7/12.
28	—	50	1	Bund	Garn	—	11	28	Trübenwasser	„	„ 31/12.
29	—	17810	1	Wagen	Nusskohle	—	11150	29	Predmeritz	„	„ 10/12.
30	—	—	1	Pack	Eisenplatten	—	10	30	Reichenberg	„	„ 2/12.
31	—	—	1	Stück	Eisenrohr	—	66	31	Königgrätz	„	„ 10/12.
32	—	—	10	Säcke	Hafer	—	520	32	Deutschbrod	„	„ 7/12.
33	—	—	1	Korb	leer	—	2,5	33	Parschnitz	„	„ 22/12.
34	—	—	5	Säcke	Nüsse	—	185	34	Reichenberg	„	„ 4/12.
35	—	—	1	Stück	Ofenrost	—	3	35	Trautenau	„	„ 28/12.
36	—	—	9	Petrol.-Fässer	leer	—	297	36	Tannwald	„	„ 22/12.
37	—	—	2	—	Roste für Oefen	—	10	37	Hohenbruck	„	„ 5/12.
38	—	—	1 1 2	Stück	Rundeisen	—	65 124 142	38	Nimburg	„	„ 31/12.
39	—	—	1	—	Schwelle	—	53	39	Tr. Jedlersee	„	„ 29/12.
40	—	—	1	Sack	Zucker	—	100	40	Prag	„	„ 7/12.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

6. Verkauf von Altmaterialien

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schweisseisen; Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl; Eisenblech; Radreifen; Gusseisen; Schienenabfälle (unter 3 m lang); Kupfer, altes; Lokomotivkessel und Lokomotiv-Feuerbüchsen (Flussstahl); Hartgussräder, kleine; Achsen von Personen- und Güterwagen (Normal- und Schmalspur) sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

De Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 6. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Submittenten. (241 B)

Oldenburg, den 21. Januar 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Bei der diesseitigen Verwaltung soll in allernächster Zeit die Stelle eines Stationsassistenten und eines Schaffners neu besetzt werden.

Den Meldungen ist Lebenslauf nebst Zeugnissabschriften beizufügen. (242)

Altona, den 21. Januar 1890.
Die Betriebsdirektion
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 9. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Januar 1890.

Inhalt:

Ein neues Frachtbrief-Formular für sämmtliche am internationalen Güterverkehr betheiligten Eisenbahnen.

Von Theodor Streb.

(Hierzu eine Anlage.)

Anschliessend an die in dem Artikel über: „Ein neues rachtkarten-Formular für Deutschland im Verkehr mit den ändern der Frankenwährung" in No. 84 S. 838 Jahrg. 1889 . Ztg. erwähnte Thatsache, dass es neben 3—4 Sorten verchiedener internationaler Frachtbriefe nur eine einzige interationale Zolldeklaration gibt (die Schweiz macht hiervon seit inigen Jahren eine Ausnahme), gestatte ich mir, hier einen ntwurf zu einem allgemeinen internationalen Frachtbrieformular zur allgemeinen Begutachtung vorzulegen.

Ich bemerke hierbei, dass derselbe nach den vorhanenen bekannten Frachtbriefen und Frachtbriefentwürfen aufestellt worden ist.

Es ist eben alles bekannt und nur in einer anderen, mir raktischer erscheinenden Reihenfolge und dem Entwurfe des euen Frachtkarten-Formulares möglichst entsprechend, geruckt, um durch diesen einen Frachtbrief eine Anzahl nderer Frachtbriefe für den internationalen Verkehr entbehrich zu machen.

Dieses würde von Seiten des Handelsstandes nur freudig egrüsst werden dürfen.

Man könnte wohl den Frachtbrief der Frachtkarte viel hnlicher gestalten, aber gerade dies halte ich für bedenklich, veil hieraus nur zu leicht Verwechslungen entstehen könnten.

Ausserdem haben der Frachtbrief und die Frachtkarte sehr von einander abweichende Zwecke zu erfüllen.

Dagegen wäre es unbedenklich, die zweite Hälfte der Frachtkarte auf den Frachtbrief einfach zu übertragen.

Es ist dies meinerseits auch theilweise, soweit als angänglich geschehen.

Als Grundlage für die Umgestaltung des vorliegenden Frachtbriefes hat ausser dem neuen Frachtkarten-Entwurf der seitherige für den Oesterreichisch-Ungarischen-Deutsch-Französischen Güterverkehr eingeführte Frachtbrief gedient.

Bekommt man einen solchen Frachtbrief zu Gesicht, so ist unter 100 Fällen in kaum 2 auf dem Frachtbrief zu erkennen, was eigentlich die angesetzten Beträge zu bedeuten haben.

Es gehört in jedem Falle ein Studium dazu, so dass selbst die gewiegtesten Kontrol- oder Expeditionsbeamten sich in solche Frachtbriefe nicht sofort hineinfinden können, geschweige denn ein Geschäfts- oder Privatmann.

Die Folge davon ist nur zu häufig, dass

1. der Handelsstand Reklamationen einreicht, die nicht begründet sind,
2. die Eisenbahnverwaltungen infolge dessen eine Menge Schreibereien haben, weil jede Reklamation geprüft werden muss.

Deshalb habe ich, alle möglich erscheinenden Fälle vorsehend, alles in Buchdruck auf den Frachtbrief gebracht, damit es zur Verminderung der Schreiblast nicht geschrieben zu werden braucht und Missstände, wie oben beschrieben, möglichst eingeschränkt werden können.

Mit der Verminderung der Schreiblast werden aber auch die Schreibfehler weniger werden, welche die Quelle von Verschleppungen usw. und auch die Ursache von Rechenfehlern sind.

Der Handelsstand würde auf dem Frachtbriefe nicht blos den Tarifsatz, sondern auch die angewendete Tarifklasse erkennen können und manche irrige Frachtberechnung könnte auf Anregung des Empfängers schon von der Güterexpedition noch vor Einreichung ihrer Rechnungen an die Kontrole berichtigt werden.

Die Deutsche Tarifklasse würde in Spalte 2 des Feldes 19 durch Unterstreichen des betreffenden Vordruckes zu bezeichnen, die Tarifklassen der Italienischen oder Französischen Bahnen würden mit der Feder ebendahin zu vermerken sein.

Durch eine solche Formularänderung werden selbstverständlich die rechtlichen Verhältnisse der fremden Länder und Bahnen mitberührt.

Ich weise hierbei auf die Verschiedenheit hin, welche bezüglich der Zulässigkeit von Werth- und Lieferfrist-Versicherungsdeklarationen auf den Frachtbriefen im Verkehr mit Frankreich, der Schweiz und Italien bestehen.

Trotzdem im Verkehr mit Frankreich solche Deklarationen einfach für die Französische Strecke als n i c h t r e c h t s v e r b i n d l i c h angesehen werden, können diese Sendungen d e n n o c h von und nach Französischen Verbandsstationen d i r e k t b e f ö r d e r t werden.

Anders verhält es sich im Verkehr nach der Schweiz und Italien. Während die Schweizerischen Bahnen auf ihren eigenen Frachtbriefen für die Lieferzeitversicherung einen Vordruck haben und die Versender durch eine besondere Notiz aufmerksam machen, sich der Lieferfrist-Versicherungsdeklaration zu bedienen, sobald das Gut fremde Bahnen berühre, so wird die Annahme von Sendungen mit Lieferfristdeklarationen nach der Schweiz sowie auch nach Italien mit direkten Karten von den Schweizerischen Bahnen verweigert, sobald im Frachtbriefe eine Lieferfrist-Versicherungsdeklaration steht.

Es muss dann Kartirung auf die Schweizerische oder Deutsche Grenz-Uebergangsexpedition erfolgen.

Durch diese Uebergabe von Bahn zu Bahn bleibt wohl die betreffende Deklaration auf dem Frachtbriefe bestehen, hat aber dennoch für die Schweizerischen Bahnen keine Rechtskraft.

Ich glaube, dass man bei einer direkt nach der Schweiz oder nach Italien expedirten Sendung genau ebenso festzustellen vermag, ob die Lieferzeit auf den Deutschen Strecken überschritten ist oder nicht, wie dies bei den auf die Deutschen Grenzpunkte an der Schweizerischen Grenze expedirten Sendungen der Fall ist.

Uebrigens beseitigt der Vordruck des Textes im Frachtbriefe im Feld 1 jeden Zweifel, weil sich der Versender den ihm bekannten Tarifbestimmungen vollständig unterwirft.

Zu den Tarifbestimmungen der Schweiz und Italiens gehört aber der Ausschluss der Lieferzeitdeklarationen.

Es wäre demnach vielleicht nicht unmöglich, dass solche Sendungen im Schweizerischen und Italienischen Verkehr künftighin ebenfalls direkt expedirt werden könnten, wie dies n a c h und v o n F r a n k r e i c h, sowie a u s d e r S c h w e i z möglich ist.

Vielleicht verhilft dieser internationale Frachtbrief-Entwurf dem im Jahre 1884 in Nr. 99 S. 1279 d. Ztg. erschienenen Entwurfe für ein neues Deutsches Frachtbrief-Formular zu neuer Beachtung. Namentlich möchte ich auf die Begründung des in dem damaligen Entwurfe neu aufgenommenen Feldes für die dienstlichen Bemerkungen (siehe Feld 18 des vorliegenden Frachtbrief-Entwurfes) aufmerksam machen.

Alle Beamte, welche mit dem gegenwärtigen Deutschen Frachtbriefe praktisch zu thun haben, sind darüber einig, dass der Bruch des Frachtbriefes, welcher Adresse und Unterschrift in 2 Hälften spaltet, oft sehr misslich ist. Z. B. Es sind an einem Orte 4 Firmen: 1. Meyer Levi und 2. Meyer Levi & Sohn, oder 3. Jakob Moses und 4. Jakob Moses Abraham. Es liegen an diese 4 Firmen für jede 6 bis 8 Frachtbriefe bei einem Schalterkassirer im Empfange vor. Dann kommt es doch nur zu leicht vor — und hauptsächlich dann, wenn Sendungen frankirt sind —, dass die Frachtbriefe in die unrichtigen Hände gelangen, weil eben die Worte: „und Sohn" oder „Abraham" hinter dem Bruch des Frachtbriefes auf der Adresse stehen.

Wenn auch solche Verwechselungen nicht immer durch Beschwerden und Reklamationen zur Kenntniss der Eisenbahndirektionen gelangen, so sind solche, weil eben häufig genug vorkommend, niemand ganz unbekannt.

Zu dem gegenwärtigen Entwurfe zurückkehrend, möchte ich bemerken, dass mich bei Gestaltung desselben lediglich praktische Gesichtspunkte geleitet haben. Alles, was den Eisenbahndienst betrifft, ist von dem, was der Versender auszufüllen hat, vollständig abgetrennt.

Deshalb habe ich auch die bis jetzt im Kopfe stehenden Kartirungsangaben an den Fuss des Frachtbriefes in Feld 13 eingestellt.

Es bietet diese Stellung u n t e n vor der seitherigen o b e n ganz entschieden Vortheile:

1. beim Ausfüllen des Feldes 13 werden die Felder 1—12 mit der Hand nicht verdeckt;

2. es werden deshalb auch nicht so leicht Schreibfehler vorkommen, wodurch das Gut verschleppt wird;

3. die Vorschriften über Verzollung in Feld 2, sowie über Frankirung in Feld 6 werden nicht so leicht übersehen oder missverstanden werden.

Zu dem letzten Punkte 3 möchte ich nur wegen der Frankirungsvorschriften auf die, in dem für Stempel der Grenz-Uebergangsexpeditionen vorgesehenen Felde 14, eingedruckten Anmerkungen verweisen.

Es ist bei den verschiedenartigen Handelsbeziehungen und Geschäftsabschlüssen geradezu nothwendig, für die Frankirungsvorschriften einige bestimmte Normen zu schaffen, die auf dem Frachtbriefe angegeben, zugleich daselbst ihre Erklärung finden.

Denn viele Reklamationen entstehen aus solchen, theilweise expeditionsseitig, theilweise von Seiten des Handelsstandes missverstandenen Frankirungsvorschriften.

Die in Anmerkung 3 angegebenen Frankirungsvorschriften lassen sich in ihren, unter den Buchstaben a—f aufgeführten Fällen noch gegenseitig ergänzen und verbinden.

Man könnte dann in dem Felde 6 kurz folgende Vorschrift zulassen: „franco nach Form f" d. h. „franco alle Kosten."

Um das Uebersehen einer Nachnahme, — welche ich abweichend vom Deutschen Frachtbriefe zur Raumgewinnung für die Kostenberechnung auf die linke Seite gebracht habe, — bei der Kartirung zu verhindern, habe ich solche auf der rechten Seite durch den Versender in Ziffern in der Spalte 4 des Feldes 19, bezw. im Felde 17 wiederholen lassen und dies durch besonders fetten Druck hervorgehoben.

Dagegen habe ich, dem Deutschen Frachtbrief entsprechend, die Werths- und Interessedeklaration über das Feld welches zur Bezeichnnng der Güter dient, und die Nachnahmedeklaration unter dasselbe gestellt.

Bezüglich der Abstempelung der Frachtbriefe auf den Uebergangsexpeditionen möchte ich bemerken, dass solche eigentlich nur dann einen Zweck hat, wenn solche Abstempelung nur auf solchen Uebergangsstationen erfolgt, die gleichzeitig an einer Zollgrenze liegen;

denn die Bahn-Eigenthumsgrenzen sind

1. durch die direkte Kartirung und
2. durch die Verbands-Güterzüge

für den Verkehr vollständig verwischt.

Die Lieferfrist ruht während der Dauer der zollamtlichen Abfertigung, und genügt es deshalb, dass die Frachtbriefe fernerhin nur noch auf den Grenz-Uebergangsexpeditionen abzustempeln sind.

Man hatte früher den Uebergangsstempeln einen Platz auf der Rückseite der Frachtbriefe eingeräumt; indessen diese Stempel kamen nicht dahin zu stehen, sondern man fand sie an allen möglichen Stellen auf den Frachtbriefen hingesäet vor; deshalb habe ich das Feld 14 auf der Vorderseite des Frachtbriefes dafür vorgesehen.

Für die Versender und Empfänger haben eigentlich nur die Stempel der Versand- und Empfangsexpeditionen einen Werth; denn aus den Uebergangsstempeln können dieselben doch nicht herauslesen, wie lange die Zollabfertigung gedauert und die Lieferzeit geruht hat. Mit Rücksicht auf die im Felde 20 angegebenen, die Zollabfertigung betreffenden Daten könnte es in Erwägung gezogen werden, ob nicht auch die Uebergangsstempel der an den Zollgrenzen belegenen Expeditionen entbehrlich sind.

Dagegen müssten die Frachtkarten desto deutlichere Stempelabdrücke dieser Art tragen.

Für die Kartirungsangaben auf solchen Frachtbriefen, deren Sendungen nicht direkt, sondern auf der Grenze umkartirt werden, könnte das Feld 12 auf der Vorderseite und, wenn eine nochmalige Umkartirung nothwendig wäre, das Feld 13b auf der Rückseite, dienen. Die Anmerkungen im Felde 12 würden dann im Buchdruck noch bei denen im Felde 14 stehenden unterzubringen sein.

Am Schlusse spreche ich den Wunsch aus, dass dieser Aufsatz zu einer eingehenden Prüfung des Formularentwurfes seitens der Betheiligten behufs seiner Verbesserung, und damit einer Verbesserung des jetzigen mit den Verkehrsverhältnissen innig verknüpften Formularwesens im allgemeinen, Anlass geben möchte.*)

*) Bei näherer Betrachtung des Frachtbrief-Formularentwurfes müssen wir bezüglich der Form bemerken, dass uns der zur Aufnahme der Namen und Wohnorte usw. des Absenders und Empfängers frei gelassene Raum etwas zu klein erscheint. Diesem Umstande liesse sich jedoch theils durch eine allgemeine Vergrösserung des Formulars, theils durch etwas mehr seitliche Beschränkung des Textes zwischen Versender und Empfänger abhelfen. Die Redact.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Verhältnisse der Beamten und Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahnen.

Ueber diese Verhältnisse ist dem Bericht über die Betriebsergebnisse der Preuss. Staatsbahnen im Jahre 1888/89 zu entnehmen:

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Beamten, also ausschliesslich der Beamten bei der Neubauverwaltung und bei der Verwaltung der Werkstätten und Gasanstalten, betrug im Vorjahre 82 801, von welchen 68 831 oder 83,1 % etatsmässig und 13 970 oder 16,9 % ausseretatsmässig angestellt waren; dagegen belief sich die Gesammtzahl der gleichen Beamten im Berichtsjahre auf 82 773, von welchen 69 645 oder 84,1 % etatsmässig und 13 128 oder 15,9 % ausseretatsmässig angestellt waren. Demnach ist im Berichtsjahre die Anzahl der etatsmässigen Beamten zu den ausseretatsmässigen um 1,0 % gestiegen. Eine weitere Vergleichung der Zahl der etatsmässigen und ausseretatsmässigen Beamten ergibt bei den ersteren für das Betriebsjahr eine Steigerung von 814 Köpfen oder 1,2 %, bezüglich der letzteren dagegen eine Verminderung von 842 Köpfen oder 6,0 %. Werden die Nebenverwaltungen — die Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubauverwaltung — mit in Betracht gezogen, so ergibt sich bei den etatsmässigen Beamten ein Zugang von 853, bei den ausseretatsmässigen Beamten ein Abgang von 810, überhaupt also ein Zugang von 43 Beamten. Mit Rücksicht auf den Mehrbedarf für neu eröffnete Bahnstrecken, für die Bewältigung des gesteigerten Verkehrs usw. würde der Zugang bei dem Beamtenpersonale erheblich grösser gewesen sein, wenn nicht durch mehrfache Dienst- und Geschäftsvereinfachungen, namentlich im inneren Büreau-, Registratur- und Kanzleidienste, bei mehreren Dienstgruppen eine Verminderung der Arbeitskräfte herbeigeführt wäre. Von der Gesammtzahl der Beamten entfallen auf 1 km mittlerer Betriebslänge im Jahre 1887/88 3,7 Beamte, im Jahre 1888/89 3,6 Beamte, — auf je 10 000 Lokomotivnutzkm im Jahre 1887/88 4,8 Beamte, im Jahre 1888/89 4,5 Beamte, und auf 100 000 Wagenachskm im Jahre 1887/88 1,1 Beamte, im Jahre 1888/89 1,0 Beamte.

Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung beschäftigten Arbeiter hat sich von 71 813 im Jahre 1887/88 auf 76 507 im Jahre 1888/89, sonach um 4 694 Köpfe oder 6,5 % erhöht; bei Zurückführung auf 1 km mittlerer Betriebslänge beträgt die Zahl dieser Arbeiter für 1887/88 3,2 Köpfe, für 1888/89 3,3 Köpfe, also für das Berichtsjahr 0,1 mehr; desgleichen entfallen auf 10 000 Lokomotivnutzkm für 1887/88 4,1 Köpfe, für 1888/89 4,2 Köpfe, mithin für das Berichtsjahr mehr 0,1, während bei der Zurückführung auf 100 000 Wagenachskm die bezügliche Kopfzahl für beide Jahre 1,0 beträgt. Die Zahl der Streckenarbeiter ist auch im Berichtsjahre, infolge der weiteren erheblichen Zunahme der zu unterhaltenden Geleise um 986,42 km, von 43 642 Arbeitern im Jahre 1887/88 auf 45 354 Arbeiter im Jahre 1888/89, sonach um 1 712 Köpfe oder 3,9 % gestiegen, während bei Zurückführung auf 1 km mittlerer Betriebslänge sich für beide Jahre die gleiche Kopfzahl von 2,0 ergibt.

Die Gesammtzahl der Beamten der Werkstättenverwaltung ist von 2 168 im Jahre 1887/88 auf 2 169 im Jahre 1888/89 gestiegen. Desgleichen hat sich die Zahl der Handwerker, Lehrlinge und Arbeiter derselben Verwaltung von 34 398 Köpfen im Jahre 1887/88 auf 35 896 Köpfe im Jahre 1888/89, d. i. um 1 498 Köpfe oder 4,4 % vermehrt.

Bei der Neubauverwaltung sind im Berichtsjahre 1 737 Beamte gegen 1 665 im Vorjahre beschäftigt worden, demnach in ersterem 72 Beamte oder 4,3 % mehr. Die Gesammtzahl der bei der Betriebsverwaltung einschliesslich der Werkstätten und Gasanstalten, sowie bei der Neubauverwaltung beschäftigten Beamten und Arbeiter hat somit im Jahre 1887/88 236 763, im Jahre 1888/89 244 711 betragen; dieselbe ist demnach um 7 948 Köpfe oder 3,4 % gegen das Vorjahr gestiegen.

Preussische Staatsbahnen: Erhöhung des Einkommens der Beamten usw.

Im Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten pro 1890/91 ist zur Erhöhung des Einkommens der Beamten und Arbeiter **mit Einschluss der Arbeitslöhne, der Stellenzulagen nicht pensionsfähiger Art und der Stellen für neue Linien** die Summe von 7 626 000 *M.* ausgesetzt, die sich in der Hauptsache wie folgt vertheilen:

1. Gehaltserhöhungen zum Betrage von 496 000 *M.* Vom 1. April 1890 ab treten folgende Erhöhungen der Normalgehälter der Beamten in Kraft:

	jetzt *M.*	künftig *M.*
Betriebs- und Verkehrskontroleure . .	2 250—3 600	2 700—3 600
Werkstättenvorsteher	2 100—3 200	2 100—3 600
Materialienverwalter II. Klasse . .	1 500—2 100 ausnahmsweise 2 200	1 500—2 200
Telegraphenaufseher	1 425—1 875	1 500—2 100
Zeichner und Kanzlisten	1 200—1 950	1 200—2 100
Telegraphisten	1 050—1 500	1 050—1 650
Lademeister	1 050—1 350 ausnahmsweise 1 500	1 050—1 650
Rangirmeister und Wagenmeister . .	1 050—1 350	1 050—1 500
Packmeister	990—1 200	1 000—1 300
Schaffner	780—990 ausnahmsweise 1 050	810—1 050
Bremser	690—990	690—1 050

Zugleich werden für diese Beamtenklassen Dienstaltersstufen in Aussicht genommen derart, dass sie in jeder Stnfe des Gehaltsbetrages 3 Jahre verbleiben.

2. Neue Stellenzulagen von zusammen 1 020 000 *M.* für die unteren Eisenbahnbeamten auf den Bahnhöfen und Bahnstrecken der Industriegebiete sowie der Hafen- und sonstigen grossen Verkehrsplätze mit Rücksicht auf die besondere Schwierigkeit und Verantwortlichkeit der Dientverrichtungen. Die Stellenzulage soll bis zu 150 *M.* betragen, nicht pensionsfähig sein und neben dem pensionsfähigen Gehalt und dem Wohnungsgeldzuschuss gewährt werden an diejenigen, auf besonders schwierigen Posten angestellten Betriebsbeamten derjenigen unteren Dienstklassen, deren Normalgehälter über den Jahresbetrag von 1 200 *M.* nicht hinausgehen. Das sind Weichensteller erster Klasse, Weichensteller, Portiers, Billetschaffner, Krahnmeister, Brückenwärter, Krahnwärter, Nachtwächter, Matrosen, Heizer, Maschinenwärter, Schaffner und Bremser.

3. Dienst- und Stellenzulagen von zusammen 40 000 *M.* für Stationsassistenten auf den Bahnhöfen grosser Verkehrscentren, Rangir-Sammelbahnhöfen und anderen wichtigen Stationen bis zu 240 *M.* sowie Stellenzulagen bis zu 300 *M.* den Vorstehern der durch den Umfang der Verkehrsbeziehungen hervorragenden Güterexpeditionen.

4. Mehrbeträge im Gesammtbetrage von 1 916 000 *M.* werden dadurch erforderlich, dass Vermehrungen der etatsmässigen Beamten nach Wegfall von anderen geringer besoldeten Dienstklassen sowie von Hilfsbediensteten in Aussicht genommen sind. Insbesondere sollen die etatsmässigen Stellen für Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Packmeister, Schaffner und Bremser vermehrt werden. Ebenso sollen Stellen von Bahnwärtern bezw. Weichenstellern, Stationsaufsehern, Stationsassistenten in Stellen für Weichensteller bezw. Weichensteller erster Klasse, Stationsaufseher, Stationseinnehmer, Güterexpedienten verwandelt werden. Auch ausseretatsmässige Stellen dieser Art sollen in etatsmässige Stellen umgewandelt werden.

5. Lohnerhöhungen für die gegen Lohn und Diäten beschäftigten Personen im Gesammtbetrage von 2 560 000 *M.*, hauptsächlich auch zur mässigen Verbesserung der Löhne für die Eisenbahn-Betriebsarbeiter infolge der Rückwirkung, welche die Lohnbewegung unter den Bergarbeitern auf weitere Bevölkerungskreise ausgeübt hat, Vermehrung der Zulagen für die ständig beschäftigten geschulten Arbeiter, vornehmlich für die bei dem Rangiren der Wagen Hilfe leistenden Arbeiter und diejenigen Arbeiter, welche in anderen Dienstzweigen bei starkem Verkehrsandrang und bei sonstigen Betriebserschwernissen zeitweise mit wichtigeren Verrichtungen zu betrauen sind, sowie auch für Güterbodenarbeiter.

Preussische Staatsbahnen: Bauten im Etatsjahre 1889/90.

Ausser den in Nr. 7 S. 68 erwähnten Posten enthält der Etat eine Reihe einmaliger und ausserordentlicher Ausgaben, von denen wir folgende wirklich neue Posten hervorheben:

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona. *M.*

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Eutin 132 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Berlin.

Erweiterung des Bahnhofes zu Cottbus, erste Rate . . 200 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau.

Zur Erweiterung der Bahnhöfe zu Schwientochlowitz, Laurahütte, Glatz, Tarnowitz, erste Rate 670 000

Umbau des Bahnhofes zu Glogau, erste Rate 150 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Bromberg.

Zum Umbau des Dienst- und Empfangsgebäudes auf Bahnhof Bromberg, erste Rate 150 000

Zum Ausbau der Bahnstrecke Jablonowo-Allenstein-Kobbelbude, erste Rate 250 000

Bezirk der Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln.

Zum Umbau des Bahnhofes zu Völklingen, erste Rate 400 000

Zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei Uerdingen, erste Rate 300 000

Zur Erbauung eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahn-Betriebsamt zu Crefeld, erste Rate 120 000

Zur Erbauung eines Lokomotivschuppens auf dem Bahnhofe zu Karthaus, erste Rate 70 000

Bezirk der Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln.

Zur Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln, erste Rate 200 000

Zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Bahnhofe zu Neuwied, erste Rate 100 000

Zur Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Wanne, erste Rate 120 000

Zur Anlage einer Haltestelle bei Fahr, erste Rate . . 50 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes Mülheim a. d. Ruhr (B. M.), erste Rate 150 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Elberfeld.

Zur Erweiterung des Bahnhofes Unterbarmen (B. M.), erste Rate 200 000

Zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Bahnhofe Ohligs, erste Rate 120 000

Zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Güterbahnhofe Hagen (B. M.), erste Rate 150 000

Zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Bahnhofe Schwelm (B. M.), erste Rate. 100 000

Zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Bahnhofe Elberfeld-Steinbeck, erste Rate 200 000

Zur Erbauung eines Geschäftsgebäudes für das Eisenbahn-Betriebsamt zu Hagen, erste Rate 100 000

Zur Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhofe Hagen (B. M.) . . . . *M.* 105 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Erfurt.

Zur Erbauung des Bahnhofes zu Fröttstedt, erste Rate 60 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.

Zum Neubau des Bahnhofes zu Assmannshausen, erste Rate 100 000

Zur Umgestaltung der Bahnhöfe bei Wolkramshausen, erste Rate 100 000

Zur Umgestaltung des Bahnhofes zu Nordhausen, erste Rate 150 000

Zur Herstellung von Strassenanlagen auf dem Terrain der ausser Betrieb gesetzten Westbahnhöfe zu Frankfurt a/M., erste Rate auf die weiteren Kosten 300 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Eltville 112 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Hannover.

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Celle, erste Rate 100 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Wülfel, erste Rate 100 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Ottbergen, erste Rate 80 000

Zum Umbau des Bahnhofes zu Nienburg a. d. Weser, erste Rate 100 000

Bezirk der Eisenbahndirektion zu Magdeburg.

Zur Erweiterung des Magdeburger Bahnhofes zu Leipzig, erste Rate 250 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes Alte-Neustadt und der Rangirstation Bude 4 bei Magdeburg, erste Rate 150 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes Grizehne und Ausbau der Verbindungsbahn zwischen diesem Bahnhofe und dem Bahnhofe Stadt Calbe, erste Rate . . . 150 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Seesen, erste Rate 150 000

Zur Erweiterung des Bahnhofes zu Schönebeck, erste Rate 150 000

Zur Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung und Beseitigung von Schneeverwehungen, erste Rate 700 000

Uebersicht über die Verkehrsdichtigkeit und die Höhe der durchschnittlichen Fahr- und Frachtgebühren der Eisenbahnen in den grösseren Mitteleuropäischen Staaten.

Die „Nordd. A. Ztg." bringt nach den Angaben der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1887 und nach statistischen Berichten des „Archivs für Eisenbahnen" folgende summarische Uebersicht über diese Verhältnisse. Es betrugen:

Eisenbahnen und Berichtsjahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Personenkilometer auf 1 km mittlere Betriebslänge	Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer ₰	Tonnenkilometer auf 1 km mittlere Betriebslänge	Durchschnittseinnahme für 1 tkm ₰
Preuss. Staatsb. 1887/88	256 757	3,20	602 553	3,75
Uebrige Deutsche E. (zusammen) 1887/88	192 075	3,38	312 764	4.45
Oesterr.-Ungar. E. 1887	118 520	4,05	330 470	4,87
Holländ. E. 1887	227 563	4,06	222 481	3.24
Belgische Staatsb. 1887	364 120	3,45	nicht bekannt	nicht bekannt
Belgische Privatb. (im Verein D. E.) 1887	142 973	3.14	314 786	3,92
Französ. E. 1887	214 813	3.64	293 198	4.66
Italien. E. 1887	181 845	3,64	160 540	4,62
			Frachtgut allein	
Schweizer. E. 1887	192 634	4,29	166 593	7,00 einschl. Nebengebühren
Schwed. E. 1885	76 973	4,39	113 223	5,74
Norweg. E. 1886/87	58 713	3,60	47 683	5,85

Direktionsbezirk Elberfeld: Beyenburg-Langerfeld, Krebsöge-Radevormwald (Eröffnung).

Am 3. Februar 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte 6,4 km lange Bahnstrecke Beyenburg-Langerfeld (Barmen-Rittershausen) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der an derselben gelegene Haltepunkt Oede dient nur dem Personenverkehr. An demselben Tage werden die an der Strecke Krebsöge-Radevormwald gelegenen Stationen Krähwinklerbrücke und Radevorm-

wald, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen dienten, auch für den Personen-, Eil- und Frachtstückgut-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 8 S. 86 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Altona.

Die 9,24 km lange vollspurige Zweigbahn (untergeordneter Bedeutung) Glöwen-Havelberg soll am 1. Februar d. J. dem Betriebe übergeben werden mit Station Havelberg und der Haltestelle für Personen- und Güterverkehr (ausschliesslich Abfertigung von Fahrzeugen) Nitzow.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Am 1. Januar 1890 ist der Personenverkehr auf der Strecke Eisern-Eiserfeld eröffnet worden.

Deutsche Dampfschiffverbindung mit Ostafrika

Der Reichstag hat am 21. d. Mts. den Gesetzentwurf, betr. die Postdampfschiffverbindung mit Ostafrika (abgedruckt in Nr. 4 und 5 d. Ztg.) in dritter Berathung angenommen und zwar mit den von der Budgetkommission beantragten Zusätzen zu den dem Unternehmer der Linie zu stellenden Bedingungen, das Anlaufen eines Belgischen oder Holländischen Hafens und die eventuelle Verminderung der Subvention bei gutem Geschäftsgange bezweckend. Danach wird der Reichskanzler ermächtigt, für die Einrichtung und Erhaltung einer solchen Dampfschiffverbindung eine Beihilfe bis zum Höchstbetrage von jährlich 900 000 ℳ für 10 Jahre zu bewilligen.

Verkehr und Verspätungen im November v. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat November v. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 158,07 km befördert: An fahrplanmässigen Zügen: 15 942 Schnellzüge, 152 931 Personenzüge, 82 932 gemischte Züge und 149 740 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 465 Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 42 367 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 956 921 209 Achskm bewegt, von denen 255 288 393 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Von den 251 805 fahrplanmässigen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im ganzen 2 721 oder 1,08 % (gegen 0,98 % in demselben Monat des Vorjahres und 1,39 % im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 870 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 851 Verspätungen (= 0,74 %) zur Last fallen (gegen 0,91 % im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 229 428 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 504 oder 0,66 %, mithin 0,08 % weniger. Infolge der Verspätungen wurden 1 656 Anschlüsse versäumt (gegen 1 258 in demselben Monat des Vorjahres und 1 982 im Vormonat). Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 14 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf je eine Verspätung entfallenden Züge und Achskilometer geordnet; danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Werrabahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Zahl der Verspätungen nach der Zahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Werrabahn, die Main-Neckarbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Unfälle im November v. J.

Nach der ebenfalls vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 12 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 35 Zusammenstösse in Stationen und 258 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 268 Personen verunglückt, sowie 85 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 146 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 9 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Berlin, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Berlin, je 1 Verletzung auf die Main-Neckar-Eisenbahn, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrheinische), zu Magdeburg und zu Hannover; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 40 getödtet und 190 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 16 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 40 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 31 475,32 km Betriebslänge und 920 045 478 geförderten Achskilometern) 302 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin (37), zu Köln (rechtsrheinische) (36) und zu Breslau (36); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und auf der Main-Neckar-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 841,00 km Betriebslänge und 25 377 771 geförderten Achskilometern) 19 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 17 Fälle und auf die Ostpreussische Südbahn 2 Fälle. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 751,26 km Betriebslänge und 11 497 960 geförderten Achskilometern) 10 Fälle, und zwar auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 4 Fälle, auf die Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn je 2 Fälle, auf die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, auf die Braunschweigische Landeseisenbahn, auf die Dortmund-Gronau-Enscheder und auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn je 1 Fall.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 1. bis 15. Januar d. J. täglich im Durchschnitt abgefahren 210 Wagenladungen zu je 10 t gegen 214 Wagenladungen in der voraufgegangenen 14tägigen Zeit und 235 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. In der ersten Januarhälfte d. J. betrug der Gesammtabsatz 2 521 Wagenladungen gegen 2 816 Wagenladungen in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Die Mecklenburgische Regierung fordert jetzt die Aktionäre auf, ihre Aktien zum Umtausch gegen 3½ % Mecklenburgische Landesanleihe vom 1. März cr. ab und zur gleichzeitigen Erhebung der baaren Zuzahlung bei der Grossherzoglichen Renterei in Schwerin einzureichen. Die Aktionäre erhalten für die Aktie von 500 ℳ Schuldverschreibungen zum Nennwerthe von 800 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1889 und für die Aktie von 1 000 ℳ Schuldverschreibungen zum Nennbetrage von 1 600 ℳ und ausserdem eine baare Zahlung von 4 % des Nennwerthes der zum Umtausch gebrachten Aktien. Aktien, welche erst nach Ablauf des Monats Februar 1891 eingeliefert werden, werden nicht mehr umgetauscht.

Hagenow-Oldesloer Eisenbahn.

Am 13. Dezember v. J. wurde bekanntlich zwischen Preussen und Lübeck wegen Baues dieser Eisenbahn ein Staatsvertrag geschlossen. Die Lübecker Bürgerschaft hat den Vertrag genehmigt. Die Bedeutung der neuen Bahn wurde in der Verhandlung klar gelegt. Wir entnehmen derselben nach der „Hamb. B.-H." folgendes: „Die neue Bahn Hagenow-Oldesloe schneidet bei Ratzeburg die nach Lübeck führende Büchener Linie und wenn diese Bahn auch durch die Holsteinischen Interessen und ganz besonders durch die Bemühungen seitens Kiels, das eine gerade Verbindung mit Berlin anstrebt, ins Leben gerufen wird, so erlangt damit doch auch unsere Stadt den Vortheil einer um etwa 30 km abgekürzten Verbindung mit der Reichshauptstadt wie mit Mittel- und Süddeutschland, Richtung Leipzig-München. Der grosse Umweg über Büchen wird sowohl für Güter, was sehr wichtig, als auch für Personen für die Folge fortfallen, und weitere Verbindungen mit dem Innern Deutschlands werden gekräftigt und fester geknüpft. Für die Folge werden wir einen Schnellzugverkehr mit Berlin über Ratzeburg-Hagenow zu erwarten haben, der uns bei der noch um etwa 30 km kürzeren Entfernung von Lübeck nach Hagenow, als von Hamburg nach Hagenow in etwa 4 Stunden gleich den Hamburger Zügen nach der Hauptstadt des Reiches bringen wird, wie auch in derselben Zeit nach Magdeburg, bezw. also auch nach Süden hin ersehnte gute Verbindungen." Der Redner bemerkte weiter, dass die neue Bahn ihren vollen Werth erst

nach dem Bau der Strecke von Lübeck nach Segeberg erreichen wird.

Schönholz-Tegel-Velten-Cremmen.

Nach dem Gesetz vom 8. April vor. J. soll mit dem Bau der Eisenbahn Schönholz-Tegel-Velten-Cremmen begonnen werden, wenn der gesammte zum Bau der Bahn und deren Nebenanlagen erforderliche Grund und Boden unentgeltlich und kostenfrei überwiesen und ein Zuschuss von 170 000 ℳ von den Interessenten geleistet ist. Die Vertragsabschlüsse zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und den Kreisen Nieder- und Ober-Barnim haben stattgefunden und auch die Einzahlung der Zuschüsse ist bereits angeordnet. In kürzester Zeit wird mit der Ueberweisung des zum Bau nöthigen Grund und Bodens vorgegangen und sodann mit dem Bau selbst noch im Laufe dieses Sommers begonnen werden.

Projekt Potsdam-Köpenick.

Der lange geplante Bau einer Eisenbahn von Potsdam nach Köpenick ist seiner Verwirklichung einen Schritt näher gerückt. Kürzlich hat hierselbst unter Vorsitz des Regierungs- und Baurath Wernekink eine Berathung von Vertretern der betheiligten Stadt- und Dorfgemeinden stattgefunden, wobei beschlossen wurde, mit der Vergebung der Anfertigung der Vorarbeiten für die Bahn vorzugehen. Die Bahn soll jedenfalls die Stadt Teltow berühren und muss so angelegt werden, dass die von ihr durchschnittenen Bahnen ihren Verkehr in dieselbe einleiten können. Die Bestimmung des Anfangspunktes der neuen Bahn soll dem Verfertiger des Bauentwurfs überlassen bleiben, der Endpunkt indessen muss einen festen Anschluss an die Niederschlesisch-Märkische Bahn in Köpenick bilden. Der Kreis Teltow soll zwei Drittel, die Stadt Potsdam ein Drittel der Kosten der Vorarbeiten tragen. Der Plan des Baues einer Eisenbahn Potsdam-Drewitz-Grossbeeren-Köpenick wurde aufgegeben.

Frankfurter Waldbahn.

Die schon vor längerer Zeit in Aussicht gestellte Umwandlung des Unternehmens zu einer Aktiengesellschaft unter obiger Firma wird, wie die „Fr. Ztg." berichtet, demnächst vollzogen werden, ohne dass indess an den Besitzverhältnissen zunächst etwas geändert werden soll. Das Aktienkapital ist auf 1 750 000 ℳ festgesetzt. Der Betrieb wird rückwirkend schon seit 1. Juli 1889 für Rechnung der neuen Gesellschaft geführt werden.

The Tramways Company of Germany Limited.

Diese Gesellschaft, welche die ausgedehnten Pferdebahnlinien in Dresden und Hannover betreibt, erzielte in 1889 bei einer Beförderung von 18,56 Millionen Personen (im Vorjahre 16,86 Millionen) eine Gesammteinnahme in Höhe von 2 547 938 ℳ (im Vorjahre 2 327 160 ℳ). Der Mehreinnahme von 220 778 ℳ stehen erhebliche Mehrausgaben für Löhne (mehr 65 331 ℳ) und Futterkosten (mehr 126 596 ℳ) gegenüber, abgesehen von dem Aufwand für Strassenpflaster, Chaussirung und Geleisanlage. Trotzdem wird der Rohgewinn den vorjährigen übersteigen, doch gelangt bei erhöhten Rückstellungen nur die vorjährige Dividende mit 6¾ % in Vorschlag.

Berliner und Hamburger Wasserverkehr.

Dem „Export" entnehmen wir die folgenden Angaben: Die Zahl der 1888 in Berlin angekommenen beladenen Schiffe bezifferte sich:

zu Berg	22 466 Schiffe	mit	2 663 000 t	Gütern,
			3 000 „	Flossholz,
„ Thal	13 635 „	„	1 567 000 „	Gütern,
			7 000 „	Flossholz,
im ganzen	36 101 Schiffe	mit	4 240 000 t	Güter.

In diesen Ziffern ist nur der geringe Durchgangsverkehr nicht eingerechnet. In den Jahren 1873, 1874 und 1875 bezifferten sich die jährlich angekommenen beladenen Schiffe durchschnittlich auf 36 868 mit 2 814 000 t Gütern, worunter 64 000 t Flossholz. Der Güterverkehr hat somit um 50 % zu-, die Zahl der Schiffe dagegen um 767 abgenommen. Dagegen müssen die in Dienst gestellten Schiffe 1888 grösser gewesen sein, denn es entfielen auf je ein Schiff 1873—1875 75 t, 1888 dagegen 117 t. Von den in Berlin zu Wasser angeführten Gütern entfielen 71,6 % auf Steine, 9,3 % auf Brennmaterial, 8,9 % auf Nahrungsmittel, 6,1 % auf Holz und 4,1 % auf Kaufmannsgüter.

Vergleicht man den Wasserverkehr Berlins mit dem von Hamburg, so übertrifft der erstere den letzteren um ein Bedeutendes, soweit man zunächst die Flussschifffahrt in Betracht zieht. Es kamen 1888 in Hamburg an: 9 142 beladene Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von 1 735 851 t, von welchen in Hamburg aber nur 15 792 t ausgeladen wurden. Im Seeschiffsverkehr kamen im gleichen Jahre 6 517 beladene Seeschiffe mit 4 050 479 t Register an. Nimmt man an, dass die Zahl der Registertonnen der Seeschiffe mit der Zahl der angekommenen Gütertonnen übereinstimmt, was nicht der Fall ist, so ist die Gesammtziffer der zu Wasser angekommenen und ausgeladenen Gütertonnen in Berlin immer noch um 173 729 t grösser als in Hamburg (4 240 000 — [4 050 479 + 15 792]).

Selbstverständlich ist der Werth der in Hamburg ausgeladenen Güter erheblich höher als in Berlin. Immerhin aber lassen die Berliner Ziffern erkennen, von welch hervorragender Bedeutung der Wasserverkehr ist, und es dürfte — selbst an den Amerikanischen Seen nicht — kaum eine Binnenstadt geben, welche grössere Zahlen als Berlin aufzuweisen vermöchte.

Bremens Schifffahrt.

Auch Bremens Schifffahrt hat gleich der Hamburger im letzten Jahre einen sehr grossen Zuwachs erfahren. Wenn die absolute Ziffer desselben auch wesentlich geringer ist als diejenige Hamburgs, so ist sie doch relativ noch grösser. Hamburg hat rund 450 000 t oder 10 % gewonnen, Bremen 205 000 t oder 14 %. An Seeschiffen für Bremische Rechnung kamen in den Weserhäfen 1889 an: 2 883 Schiffe 1 682 726 t, gegen 2 665 Schiffe 1 477 499 t in 1888. Der Zuwachs fällt wieder allein auf die Dampfer, während die Segelschiffe an Tonnengehalt abgenommen haben. Unter der Ziffer für 1889 befinden sich 1 419 876 t Dampfer oder etwa 78 %. Und unter den Dampfern sind sehr viele grosse Schnelldampfer mit einer hohen Tonnenzahl, die aber beinahe ganz durch Kohlen- und Passagierraum absorbirt werden. So empfindet man doch sehr stark, dass der Waarenverkehr zu wünschen übrig lässt. Namentlich wird immer lebhafter der Mangel einer direkten Dampferlinie zwischen der Stadt Bremen und London beklagt.

Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie zu Konstantinopel.

Es liegt uns der Prospekt der 5 % Prioritäts- (Gold-) Obligationen der vorgenannten Eisenbahngesellschaft vor, wonach die Deutsche Bank und Dresdner Bank nom. 65 280 000 ℳ = 3 200 000 £ 5 % in Gold verzinsliche Obligationen der Société de Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie zu Konstantinopel zur Subskription auflegen. Wir theilen nachstehend aus dem Prospekt die von dem Generaldirektor von Kühlmann unterschriebenen Angaben mit, welche von allgemeinerem Interesse sind:

Durch Kaiserlichen Firman vom 23. Monharem 1306, d. i. 1. Oktober 1888, ist der Deutschen Bank in Berlin der Betrieb der Linie von Haidar Pascha (Vorstadt von Konstantinopel) bis Ismid übertragen, die Konzession zum Bau der Strecke Ismid-Angora und ein Privilegium für den Betrieb der Gesammtstrecke Haidar Pascha nach Angora ertheilt worden.

Die Linie Haidar Pascha-Ismid ist 93 km lang und wird als Vollbahn betrieben. Die Linie von Ismid nach Angora ist ungefähr 492 km lang und wird gleichfalls als Vollbahn hergestellt. Die bedeutendsten Ortschaften, welche diese Linie berührt, sind Adabazar, Gewé, Lefke, Biledjik, Eski-Chéir (Alpuköi, Bebek, Malliköi), Angora.

Das Betriebsrecht ist ertheilt für 99 Jahre vom 4. Oktober 1888 (dem Tage der Konzessionsertheilung) ab. Nach Ablauf dieser Zeit geht die Bahn mit allem Zubehör, gegen Erstattung des durch Taxe festzustellenden Werthes der Betriebsmittel und der Vorräthe im übrigen kostenfrei, in den Besitz der Türkischen Regierung über. Innerhalb dieser Zeit, aber erst nach Ablauf von 30 Jahren seit der Konzessionsertheilung, kann die Türkische Regierung die Bahn jederzeit gegen Zahlung einer jährlichen Summe erwerben, welche 50 % der durchschnittlichen Jahres-Bruttoeinnahme der vorhergehenden 5 Jahre, mindestens aber 7 500 Frcs. für 1 km beträgt. Der durch Taxe festzustellende Werth der Betriebsmittel, Materialien und Vorräthe wird auch in diesem Falle dem Konzessionär erstattet. Aussergewöhnlich belastende Konzessionsbedingungen sind nicht vorhanden.

Entsprechend Art. 15 und 28 des Vertrages mit der Kaiserlich Ottomanischen Regierung vom 4. Oktober 1888 hat die Deutsche Bank ihre Rechte und Pflichten an eine Aktiengesellschaft: Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie zu Konstantinopel abgetreten, welche als Ottomanische Gesellschaft den Kaiserlich Ottomanischen Gesetzen und Bestimmungen unterworfen ist.

Die Statuten dieser Gesellschaft sind durch Kaiserlichen Firman vom 14. Redjeb 1306, d. i. 16. März 1889, genehmigt.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 36 720 000 ℳ = 1 800 000 £ = 45 000 000 Frcs. Dasselbe ist durch die Deutsche Bank als ersten Zeichner gezeichnet; 20 % sind darauf eingezahlt. Nach § 8 der Statuten haften die Aktionäre bezw. der erste Zeichner persönlich bis zur Hälfte des Nominalbetrages ihrer Aktien, d. h. bis zur Höhe von 22,5 Millionen Francs.

Das Geschäftsjahr beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember; das erste Geschäftsjahr hat mit dem 23. März 1889, dem Tage der definitiven Konstituirung der Gesellschaft, begonnen und endet am 31. Dezember 1889.

Laut Art. 36 ff. der Statuten wird der Reingewinn in der Weise vertheilt, dass zunächst 5 % Dividende auf die Aktien bezahlt, ferner 5 % des Reingewinnes dem Reservefonds überwiesen werden, bis dieser den zehnten Theil des Gesellschaftskapitals erreicht. Von dem Ueberrest erhalten 5 % der Verwaltungsrath zur gleichmässigen Vertheilung an seine Mitglieder, 95 % die Aktionäre als Dividende.

Sind die Erträge eines Jahres nicht hinreichend, um Zinsen oder Dividende von 5 % für die Aktie zu vertheilen, so kann die Differenz aus dem Reservefonds entnommen werden.

Die Strecke Haidar Pascha-Ismid steht seit dem 7. Januar 1889 unter der Verwaltung der neuen Gesellschaft.

Die Ausführung des Baues der Linie Ismid - Angora ist seitens der Bahngesellschaft der zu Frankfurt a/M. mit einem Aktienkapital von 4,5 Millionen Mark, auf welches bisher 75 % eingezahlt sind, unter Deutschem Rechte errichteten „Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Eisenbahnen" übertragen.

Die Baugesellschaft hat sich der Bahngesellschaft gegenüber kontraktlich verpflichtet, die Eisenbahn den Vorschriften der Konzession gemäss in der dort festgestellten Zeit, d. h. bis 4. Oktober 1892, fertig zu stellen.

Die Pläne für die erste Sektion sind dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Anfang April eingereicht.

Am 13. Juni sind die Arbeiten von Ismid bis Kilometer 126 und am 15. September die Arbeiten von Kilometer 126 bis Kilometer 224 (Eski-Chéir) in Angriff genommen, die Pläne von Eski-Chéir bis Angora (268 km) wurden schon dem Arbeitsministerium vorgelegt, somit früher als es die Konzession vorschreibt. Die Arbeiten werden regelmässig fortgeführt, so dass schon im Frühling 1890 die erste Strecke bis Adabazar mit 40 km und im Herbst eine weitere Strecke bis Lefké mit ferneren 70 km etwa eröffnet werden dürfte und die Inbetriebsetzung der ganzen Bahn bis zum Herbst 1892 mit Sicherheit zu erwarten steht.

Durch Generalversammlungsbeschluss vom 15. August 1889 — auf Grund Art. 6 der Statuten — ist die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie zur Ausgabe von nom. 65 280 000 *M.* = 3 200 000 £ = 80 000 000 Frcs. 5 % Obligationen ermächtigt, deren Erlös für den Bau der neuen Strecken verwendet werden soll.

Die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie haftet den Inhabern der Obligationen für Kapital und Zinsen mit ihrem Gesammtvermögen.

Ausserdem garantirt die Kaiserlich Ottomanische Regierung der Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie — auf Grund Art. 29, 30 und 31 des Vertrages vom 4. Oktober 1888 — eine Bruttoeinnahme von 10 300 Frcs. für 1 Jahr und 1 km für die im Betrieb befindliche 93 km lange Strecke Haidar Pascha-Ismid, ferner für die Linie Ismid - Angora auf die Dauer der Bauzeit 4 % Bauzinsen auf einen Betrag von höchstens 150 000 Francs für 1 km und für den Betrieb während der Konzessionsdauer bis 30. September 1987 eine Bruttoeinnahme von 15 000 Francs für 1 Jahr und 1 km. Wenn die durchschnittliche Bruttoeinnahme des ganzen Netzes höher ist, als die für die Theilstrecke Haidar Pascha-Ismid garantirte Summe von 10 300 Francs für 1 km und 1 Jahr, so wird der auf die Theilstrecke Haidar Pascha-Ismid entfallende Mehrbetrag bis zur Höhe von 15 000 Frcs. von der Garantiesumme für die Theilstrecke Ismid-Angora in Abzug gebracht.

Zu diesem Zwecke hat die Kaiserlich Ottomanische Regierung der Administration de la Dette Publique Ottomane die aus der Verpachtung der Zehnten der Sandjaks Ismid, Ertogroul, Kutahié und Angora eingehenden Einnahmen zur direkten Einziehung überwiesen: die Administration de la Dette Publique Ottomane soll aus diesen Einnahmen an die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie alljährlich so viel zahlen, als 1. während der Bauzeit zur Deckung der 4 % Bauzinsen und 2. zur Auffüllung der von der Kaiserlich Ottomanischen Regierung garantirten Bruttoeinnahmen erforderlich ist.

Die Administration de la Dette Publique Ottomane hat erklärt, dass sie vorstehenden sie betreffenden Bestimmungen der Konvention voll zustimmt, insbesondere mit Bezug auf den Art. 29, kraft dessen sie die Summen, welche aus den für den Dienst der Garantie bestimmten Einkünften eingehen, zur Disposition der Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie halten wird. Der hierauf bezügliche Passus des Art. 29 lautet in Deutscher Uebersetzung wie folgt:

Bei der in Anwesenheit eines Delegirten der Administration de la Dette Publique vorzunehmenden Versteigerung der Zehnten der Sandjaks von Ismid, Ertogroul, Kutahié und Angora, durch welche die konzessionirte Linie führt, werden die von den Meistbietenden als Gegenwerth der in der Versteigerung erstandenen Zehnten auszuliefernden Bonds obligatoires an Ordre der in den genannten Sandjaks befindlichen Kassen der Administration de la Dette Publique zahlbar gestellt, und der Gesammtbetrag dieses Gegenwerths wird direkt den erwähnten Kassen übermacht. Diejenigen Summen, welche die Kaiserliche Regierung sich verpflichtet, jährlich an den Konzessionär zur Ergänzung des an der oben erwähnten Einnahme für 1 km etwa fehlenden Betrages zu zahlen, werden dem gedachten Gegenwerth entnommen und von der Administration de la Dette Publique an den Konzessionär bezahlt. Den Rest führt dieselbe an den Kaiserlichen Schatz ab.

Die Zehnten haben im Jahre 1888 4 515 000 Frcs. eingebracht und werden durch die Bahn jedenfalls eine bedeutende Vermehrung erfahren.

Die seit Anfang der siebenziger Jahre im Betriebe befindliche, nur in Höhe von 10 300 Frcs. Bruttoeinnahme für 1 km garantirte Strecke Haidar Pascha - Ismid hat eine Bruttoeinnahme für 1 km und 1 Jahr erbracht von: im Jahre 1881 9 727 Frcs., 1882 9 933 Frcs., 1883 10 656 Frcs., 1884 10 799 Frcs., 1885 10 309 Frcs., 1886 9 406 Frcs., 1887 9 389 Frcs., 1888 8 213 Frcs., 1889 8 490 Frcs.

Ein Zuschuss der Türkischen Regierung zur Auffüllung der garantirten Bruttoeinnahmen wird für diese Strecke daher zur Zeit nur in beschränktem Maasse erforderlich sein, später aber, bei Verlängerung der Linie, voraussichtlich überhaupt nicht in Anspruch genommen werden.

Wenn man nun, um sicher zu gehen, von dem Zehntenertrag von 4 515 000 Frcs. ungefähr 160 000 Frcs. für die Strecke Haidar Pascha - Ismid abzieht, so verbleiben für die Strecke Ismid - Angora (492 km) etwa 4 355 000 Frcs. = 8 852 Frcs. für 1 km, so dass die eigenen Einnahmen der Bahn nur 6 148 Frcs. zu betragen brauchen, um die garantirte Summe von 15 000 Frcs. für 1 km zu erreichen.

Der Zweck der Bahn ist der Transport der Produkte des inneren Kleinasiens an die Küste und der Ersatz der bisherigen, unvollkommenen Transportmittel (Kameele u. dergl.) durch die Eisenbahn.

Von den unter ähnlichen Verhältnissen bereits arbeitenden Kleinasiatischen Bahnen: Smyrna-Aidin (282 km) und Smyrna-Kassaba (173 km) hat die erstere in den Jahren 1883 bis 1887 durchschnittlich für 1 km und 1 Jahr etwa . . . 18 900 Frcs., letztere etwa 20 000 „ erzielt.

Bei der Fruchtbarkeit des Bodens der Gegenden, welche die Bahn nach Angora durchziehen wird, und bei dem Transportmonopol, welches der Bahn durch die geographische Lage erwächst, ist die Hoffnung berechtigt, dass in nicht zu ferner Zeit die Bruttoeinnahmen die Höhe von 15 000 Frcs. für 1 km und 1 Jahr erreichen werden.

Da mit Sicherheit angenommen werden kann, dass die Betriebsausgaben bei einer Bruttoeinnahme von 15 000 Frcs. für 1 km und 1 Jahr die Summe von 5 000 Frcs. nicht übersteigen werden (die Betriebskosten betragen auf der Linie Haidar Pascha - Ismid, trotz der infolge der Kürze der Linie verhältnissmässig bedeutenden Generalunkosten, im Jahre 1889 etwa 5 000 Frcs. für 1 km), so erscheint die Verzinsung und Tilgung der Obligationen durch die Bruttoeinnahmen der Bahn, bezw. durch die von der Türkischen Regierung gegebene und von der Administration de la Dette Publique Ottomane verwaltete Garantie vollständig gedeckt.

Die Obligationen lauten auf den Inhaber und werden in folgenden Nummern und Werthen ausgestellt:

	M.	£	Frcs.		
15 000 Stück à	408 =	20 =	500	Lit. A	Nr. 00 001—15 000
23 000 „ à	2 040 =	100 =	2 500	„ B	„ 15 001—38 000
1 200 „ à	10 200 =	500 =	12 500	„ C	„ 38 001—39 200

Sie werden mit 5 % für das Jahr in halbjährlichen Terminen am 1. April und 1. Oktober jeden Jahres verzinst und vom 1. Oktober 1895 ab nach Maassgabe des den Obligationen aufgedruckten Tilgungsplanes bis zum 1. Oktober 1984 im Wege der Verloosung al pari zurückgezahlt. Die Verzinsung beginnt am 1. Oktober 1890, der erste Zinskoupon ist am 1. April 1890 fällig.

Die Ziehungen finden in Berlin im Geschäftslokal der Deutschen Bank am 1. April jeden Jahres, zuerst am 1. April 1895, die Rückzahlung der gezogenen Stücke an dem auf die Ziehung jedesmal folgenden 1. Oktober statt.

Die Gesellschaft hat sich das Recht vorbehalten, vom 1. April 1899 ab jederzeit die Tilgung zu verstärken und den dann noch ausstehenden Betrag der Anleihe ganz oder theilweise zum Nennwerthe am 1. Oktober jeden Jahres zurückzuzahlen. Die Ankündigung der Rückzahlung wird spätestens am 15. April des Jahres, in welchem die Rückzahlung erfolgen soll, publizirt.

Die Zinskupons und verloosten bezw. gekündigten Obligationen werden in Gold eingelöst, und zwar nach Wahl des Inhabers: in Konstantinopel in Francs, in London in Pfund Sterling und in Deutschland mit 10,20 *M.*, bezw. 51 *M.*, bezw

255 *M.* für den halbjährlichen Kupon und mit 408 *M.*, bezw. 2 040 *M.* bezw. 10 200 *M.* für das rückzahlbare Stück. Die Subskription findet am 22. Januar cr. in Berlin bei der Deutschen Bank und der Dresdner Bank, sodann in Frankfurt a/M., Hamburg, Bremen, Dresden, Leipzig, Stuttgart, Basel, Zürich, und am Donnerstag, 23. Januar, in London statt. Der Subskriptionspreis beträgt 86 % zuzüglich laufender Stückzinsen vom 1. Oktober 1889 bis zum Abnahmetage. Die Kupons und ausgeloosten Obligationen werden in Berlin, Bremen, Frankfurt a/M., Hamburg, Stuttgart und London eingelöst.

Kupons, welche nicht innerhalb fünf Jahren nach ihrer Fälligkeit der Gesellschaft präsentirt werden, verjähren zu Gunsten derselben.

Laut Art. 8 der Konvention vom 4. Oktober 1888 wird von den zu emittirenden Obligationen keine Steuer erhoben.

Der Dienst der Anleihe wird durch die Deutsche Bank in Berlin besorgt.

Alle Bekanntmachungen, welche den Dienst der Anleihe betreffen, erfolgen mindestens in einer Türkischen, drei Deutschen und einer Englischen Zeitung.

Aus Südamerika.

(Schluss aus Nr. 7.)

Argentinien.

Der in unserm letzten Berichte mitgetheilte Beschluss der Volksvertretung, welcher der Regierung wider Willen eine völlige Enthaltsamkeit in der Unterstützung neuer Eisenbahnunternehmungen auferlegt, wird noch mehr verständlich, wenn man die stattliche Reihe der während der Sitzung des Abgeordnetenhauses im Jahre 1889 genehmigten öffentlichen Arbeiten überblickt; der Staat hat dadurch die neue Verpflichtung übernommen für ein Gesammtkapital von 179 641 600 Piastern die Verzinsung mit 5 % (in einzelnen Fällen sogar mit 6 %) zu gewährleisten. 43 539 500 Piaster sind von dieser Summe zu Dampfschifffahrts-Unternehmungen, Kanal- und Brückenbauten, der Löwenantheil zu Eisenbahnbauten bestimmt. Die im Jahre 1889 ertheilten Konzessionen sind folgende:

1. San Blas Harbour-Nahuel Huapi an Kincard, Costa & Co.; diese Linie, für welche der Staat 5 % Zinsen auf ein Kapital von 14 365 000 Piaster für 20 Jahre gewährleistet, führt am linken Ufer des Rio Negro aufwärts über Carmen de Patagones, Choelechoel und Fuerte Roca, alsdann am linken Ufer des in den Rio Negro mündenden Limay bis fast zu dessen Quellsee Nahuel Huapi. Als Anschlusspunkt dieser südlichen Ueberlandbahn an das Chilenische Bahnnetz ist Villa Ricardo in Aussicht genommen, so dass Puerto Montt, am Hintergrunde der von der Insel Chiloë gebildeten Bucht gelegen und Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, an Stelle des ursprünglich beabsichtigten Hafens Valdivia der westliche Endpunkt sein wird. Die Entfernung zwischen Bahia Blanca und Puerto Montt beträgt etwa 1 000 km.

2. Villa Maria - Bahia Blanca - Naposta an Pelleschi; das gewährleistete Anlagekapital ist auf 12 633 000 Piaster festgesetzt. Die Nothwendigkeit dieser gewaltigen Bahnanlage lässt sich schwer begreifen, da sich bereits die ebenfalls gewährleistete Bahia Blanca und Northwestern-Eisenbahn nach Villa Mercedes und Rio Cuarto im Bau befindet und die letzteren beiden Städte durch die Andinebahn mit Villa Maria verbunden sind, zumal durch die neu konzessionirte Bahn die Entfernung zwischen den beiden Endpunkten nur unbedeutend abgekürzt wird.

3. San Nicolas-Bahia Blanca an die Société générale de travaux publics ohne Zinsbürgschaft; die Linie geht aus von der am Parana gelegenen Station San Nicolas der Buenos Ayres- und Rosario-Eisenbahn, sowie der Westbahnstrecke Villa de Lujan-Pergamino-San Nicas, schneidet diese letztere Strecke in Arrecifes, kreuzt die Buenos Ayres- und Pacific-Eisenbahn, schneidet die Westbahnstrecke Mercedes-Nueve de Julio in Chivilcoy, berührt 25. Mai, Alvear und Talpaquen, kreuzt die Bahia Blancalinie der Buenos Ayres-Great Southern-Eisenbahn in Olavarria und führt über Pringles weiter nach Bahia Blanca. Bahia Blanca scheint überhaupt der Eisenbahn-Knotenpunkt für den Südosten von Argentinien werden zu sollen; da hier fünf grosse Linien zusammentreffen werden: die im Betriebe befindliche Buenos Ayres-Great Southernbahn nach Buenos Ayres, die Bahia Blanca- und Northwesternbahn (im Bau) nach Villa de Mercedes (Knotenpunkt der Buenos Ayres- und Pacificbahn, der Argentine Great-Westernbahn und der Andinebahn) bezw. nach Rio Cuarto an der Andinebahn, die südliche Ueberlandbahn nach Chile, die Linie nach Villa Maria (Knotenpunkt der Andinebahn und der in ihrer Verlängerung nach Bolivia führenden Central Argentinebahn) und endlich die Linie nach San Nicolas.

4. San Rafael-Norquin an L. Green; das gewährleistete Anlagekapital beträgt 14 000 000 Piaster. San Rafael ist ein Fort im Staate Mendoza und liegt an der Ueberlandbahn, welche in Talcahuano in Chile den Stillen Ozean zu erreichen strebt. Eine Linie von Nueve de Julio an der Grossen Westbahn nach San Rafael wurde im Jahre 1887 konzessionirt.

5. Villa Mercedes-Rosario-San Nicolas an de Salsany & Cie. ohne Zinsbürgschaft; diese Linie, welche die Staaten San Luis, Cordoba und Santa Fé berührt, ist eine Abkürzung für die jetzige Linie Villa Mercedes-Villa Nueva-Villa Maria-Rosario-San Nicolas, die aus Theilen der Andine-, der Central Argentine- und der Buenos Ayres- und Rosario-Bahnen sich zusammensetzt.

6. Villa Maria-Mendoza an Chavanne & Metell ohne Zinsbürgschaft; diese Linie führt über Saint Augustin, Dolores sowie San Pedro, berührt die Staaten Cordoba, San Luis und Mendoza und entsendet Abzweigungen von Saint Augustin nordwärts nach Cordoba, Knotenpunkt der Argentine Central- und der Grossen Nordbahn, von Dolores südlich nach dem Fort Achiras unweit der Station Rio Cuarto an der Andinebahn, endlich von San Pedro nach San Juan, Endpunkt der Argentine Great Westernbahn und Ausgangspunkt mehrerer konzessionirter Linien nach dem Nordwesten des Landes. Die Linie Villa Maria-Mendoza bildet daher mit ihren Abzweigungen eine Abkürzung der Linie Villa Maria-Villa Nueva-Rio Cuarto-Villa Mercedes-Mendoza-San Juan.

7. Villa Maria-Reconquista an Goyo Soler; das gewährleistete Anlagekapital ist auf 13 475 500 Piaster festgesetzt. Diese Linie führt in nordöstlicher Richtung durch die Staaten Cordoba und Santa Fé, sowie durch das Territorium el Chaco bis zum Paranáufer; ihr Endpunkt Reconquista ist zugleich Endpunkt der Linie Santa Fé-Reconquista, deren Fortsetzung flussaufwärts bis Formosa konzessionirt ist.

8. Cordoba-Venado-Tuerto (280 km) an Woodgate & Cie. ohne Zinsbürgschaft; die Linie führt von Cordoba südwärts durch ein kalkreiches Gebiet, in dem sich bedeutende Steinbrüche befinden, kreuzt die Andinebahn in General Cobrera, durcheilt den nördlichen Theil von Merced de Arras Gaetea und erreicht Venado Tuerto, indem sie in das Geleis der im Bau befindlichen Linie Villa Constitucion-Venado Tuerto-Carlota einmündet. Merkwürdig wird diese Bahn dadurch, dass sie zwei Spurweiten, die Breit- und die Schmalspur, vereinigt.

9. La Plata-Cordoba nebst Abzweigung von Mangrullo nach Larguia, Santa Teresa und Rosario (1 045 km) an Ben. Sashe & Cie.; das auf 20 Jahre mit 5 % gewährleistete Anlagekapital ist auf 17 360 000 Piaster (18 000 auf 1 km) festgesetzt und bezieht sich nur auf die Hauptlinie. Das ganze Unternehmen muss spätestens 5 Jahre nach Genehmigung der Baupläne vollendet sein. Die Konzession begegnete einem lebhaften Widerstande in der Kammer und wurde nur genehmigt, indem sich die Konzessionsbewerber entschlossen, den die gewährleisteten 5 % übersteigenden Gewinn dem Staate zu über lassen.

10. Victoria-Riachuelo an Villalonga & Cie. ohne Zinsbürgschaft; diese Abkürzungslinie führt von Victoria an der Buenos Ayres- und Pacificbahn über San Justo nach dem Ufer des Riachuelo bei Buenos Ayres.

11. Gürtelbahn in Buenos Ayres an Doer & Cie. ohne Zinsbürgschaft; die Gürtelbahn geht aus von Station Nunez der Buenos Ayres-Nordbahn, läuft längs der Wallpromenade bis zum Riachnelo, folgt dessen Ufer bis zur Alsinabrücke und mündet in Solostation der Grossen Südbahn ein. Innerhalb 6 Monaten sind die Baupläne vorzulegen; spätestens 6 Monate nach deren Genehmigung sind die Bauarbeiten zu beginnen und vor Ablauf von ferneren 8 Monaten fertigzustellen.

12. San Pedro-Rosario de la Frontera (1 104 km) an Lewis Jones; das auf 20 Jahre mit 5 % gewährleistete Anlagekapital ist auf 27 787 000 Piaster (25 170 auf 1 km) festgesetzt. Das Rückkaufsrecht des Staates beginnt 20 Jahre nach der Betriebseröffnung; als Einlösungspreis werden die Baukosten nebst einem Zuschlag von 20 % zu Grunde gelegt. Der Ausgangspunkt der Bahn San Pedro liegt im Staate Buenos Ayres am Unterlaufe des Paranà und ist Station der Buenos Ayres- und Rosario-Eisenbahn; von hier aus führt die Bahn nach Westnordwesten durch die Staaten Santa Fé und Cordoba unter Berührung der Orte Acevedo, San José de la Esquima, Lobradon und Barancas, kreuzt in Fraile nuerto die Central Argentine-Bahn und führt nun nach Nordnordwesten durch die Staaten Cordoba, Santiago del Estero, Tucuman und Salta — unter Berührung der Orte San Francisco, Santa Rosa, San Antonio, Rio Seco, Ojo de Agua, Lorego und Santiago del Estero (Endpunkt der Zweigbahn von Frias) — nach der zwischen Tucuman und Salta gelegenen Staatsbahnstation Rosario de la Frontera. Die Linie San Pedro-Rosario de la Frontera ist die dritte Linie, welche den Verkehr zwischen Buenos Ayres und Bolivia zu gewinnen sucht. Die älteste derartige Linie gehört vier verschiedenen Verwaltungen und ist theils breit-, theils schmalspurig; sie besteht aus der breitspurigen Strecke Buenos Ayres-San Pedro-Rosario der Buenos Ayres- und Rosario-Bahn, der breitspurigen Strecke Rosario-Fraile muerto-Cordoba der Centra Argentine-Bahn, der schmalspurigen Strecke Cordoba-Tucuman

der Grossen Nordbahn und der schmalspurigen Staatsbahnstrecke Tucuman-Rosario de la Frontera-Salta-Jujuy. Ueber die zweite, eine einheitliche Spurweite besitzende Linie verfügt die Buenos Ayres- und Rosariobahn, doch ist erst die Anfangsstrecke von Rosario bis Sunchales-Tucuman im Betriebe, während die Reststrecke Sunchales-Tucuman sich noch im Bau befindet und erst im Jahre 1892 vollendet sein wird. Die neu konzessionirte Linie läuft zwischen diesen beiden Wettbewerbslinien und wird die kürzeste Entfernung zwischen ihren beiden Endpunkten haben.

13. Jujuy-Bolivianische Grenze an Julio Achaval; das gewährleistete Anlagekapital ist auf 8 100 000 Piaster festgesetzt. Es ist dies das letzte Glied in der Kette, mit welcher Argentinien den Verkehr Bolivias an sich zu ziehen sucht; ob aber der erwünschte Anschluss auf Bolivianischem Gebiete für die nächste Zukunft erwartet werden kann, dürfte mehr als zweifelhaft sein. In Bolivia ist nämlich der Betrieb sämmtlicher Eisenbahnen der Huanchaca-Gesellschaft konzessionirt worden; diese besitzt aber ein greifbares Interesse daran, dass sich der Verkehr des Landes vorzugsweise der von ihr gewährleisteten Linie nach dem Chilenischen Hafen Antofagasta zuwende. Dieselbe wird daher schwerlich geneigt sein, irgend welche Pläne, welche ihren Interessen zuwiderlaufen, zu unterstützen.

14. Tinogasta-Chilenische Grenze an Carranza & Cie.; das auf 20 Jahre mit 5 % gewährleistete Anlagekapital beträgt 7 Millionen Piaster (30 000 auf 1 km). Tinogasta liegt im Staate Catamarca an der im Jahre 1887 konzessionirten Linie Chumbicha-Andalgala; der Uebergang über das Gebirge wird entweder durch den San Francisco- oder durch den San Antoniopass erfolgen. Die Fertigstellung dieser den Stillen Ozean in Caldera bezw. Carrizal erreichenden nördlichen Ueberlandbahn muss spätestens 5½ Jahre nach Genehmigung der Baupläne erfolgt sein.

15. Tucuman-San Martin (450 km) nebst den Zweigbahnen Verde-Melan (164 km) und Verde-Banda (121 km) an Salvatierra; das gewährleistete Anlagekapital beträgt 10 890 000 Piaster. Diese Linie strebt zunächst dem Rio Salado zu, den sie ebenso wie den Rio Teuco begleitet, um nach Durchquerung des Chao ihren Endpunkt San Martin am Rio Vermejo zu erreichen.

16. Présidencia Roca-Asuncion an Julian Martinez; das gewährleistete Anlagekapital ist auf 5 Millionen Piaster festgesetzt. Da Présidencia-Roca am rechten Ufer des Vermejo liegt, so ist zunächst die Herstellung einer Brücke erforderlich, damit die demselben Unternehmer im Jahre 1887 konzessionirte Linie Nanducito (Endstation der Santa Fé- und North Colonies-Eisenbahn) nach Présidencia Roca mit der neuen Linie in Verbindung gesetzt werden kann.

17. Paranà-Monte Caseros an Marchevy & Cie. ohne Zinsbürgschaft. Paranà liegt am gleichnamigen Flusse im Staate Entre Rios und ist Ausgangspunkt der Entre Rios-Centralbahn; Monte Caseros liegt am Uruguay und ist Knotenpunkt der südwärts führenden East Argentine-, der nach Corrientes bezw. Posadas führenden Nordostbahn und der im Jahre 1887 konzessionirten Linie von Goya am Paranà nach Monte Caseros.

18. Pan Roque-Gualeguay an Temperley ohne Zinsbürgschaft. San Roque ist Station der im Bau begriffenen Nordostbahnlinie Monte Caseros-Corrientes; die Linie führt südwärts parallel dem Paranà und kreuzt die Linien Goya-Monte Caseros, Paranà-Monte Caseros sowie Paranà-Concepcion del Uruguay; Gualeguay liegt im Mündungsgebiet des Paranà.

19. Mercedes-Villaguay an Carlos Fernandez; das gewährleistete Anlagekapital beträgt 5 500 000 Piaster. Mercedes liegt im Staate Corrientes an der Nordostbahnlinie Monte Caseros-Corrientes; von hier führt die Bahn parallel dem Uruguay südwärts, wobei die beiden von Monte Caseros nach Goya und nach Paranà führenden Linien gekreuzt werden; Villaguay liegt im Staate Entre Rios an der Linie San Roque-Gualeguay.

Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. Begründung der Verpflichtung zur Zahlung des Stempels nicht durch die Zahlung, sondern durch dessen Einforderung nach Preussischem Recht. Behörde zur Wahrung des Stempelinteresses. Aus den Entscheidungsgründen: „Zur Vertretung des Fiskus wegen unrechtmässiger Erhebung von Stempelabgaben ist die zur Verwaltung der indirekten Steuern bestimmte Provinzialbehörde berufen, welche den Stempel festgesetzt und gefordert hat oder in deren Geschäftsbezirke von einer zur Wahrung des Stempelinteresses berufenen Behörde der Stempel festgesetzt und gefordert ist, ohne Rücksicht darauf, ob und wo die Zahlung des Stempels geschehen ist. (§§ 11, 12 Ges. über d. Erweiter. des Rechtswegs v. 24. Mai 1861, §§ 12 u. 30 Stempelges. v. 7. März 1822 u. Kab.-Ord. v. 28. Okt. 1836 [Ges.-S. 1836 S. 308] u. v. 23. Dezember 1842 [Ges.-S. 1843 S. 21], Erk. d. Reichsg. v. 3. Dezbr. 1883.) Diese Annahme gründet sich darauf, dass nach den allegirten §§ 11 u. 12 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 die gerichtliche Klage über die Verpflichtung zur Entrichtung von Stempelabgaben nicht sowohl durch die Zahlung, als vielmehr durch die Einforderung des Stempels bedingt ist, wie sich vornehmlich klar aus § 11 a. a. O. ergibt, der den Fall vorsieht, in welchem eine Zahlung des Stempels überhaupt noch nicht stattgefunden hat. Dieser Rechtszustand wird auch vom Berufungsrichter nicht verkannt. Nach seiner Feststellung liegt jedoch eine Einforderung des Stempels im vorbezeichneten Sinne, welche durch die Königliche Eisenbahndirektion als Behörde zur Wahrung des Stempelinteresses geschehen sei, nicht vor. Es sei, so wird ausgeführt, die Lösung des Stempels erfolgt, bevor noch ein stempelpflichtiger Vertrag vorlag, bevor also für die zur Wahrung des fiskalischen Interesses berufene Behörde eine gesetzliche Möglichkeit vorhanden war, sich in dieser Eigenschaft über die Stempelpflichtigkeit des noch nicht zur Existenz gelangten Vertrages anordnend zu äussern. Die Auskunft der Königlichen Eisenbahndirektion, nach welcher der Stempel dortseits festgesetzt und erfordert worden sei, könne für sich allein zu der Feststellung nicht führen, dass von ihr die Extrahirung des Stempels ausgegangen sei; jene Behörde könne, selbst wenn man annehmen wollte, dass sie zur Wahrung des Stempelinteresses berufen war, im vorliegenden Falle nicht als solche, sondern lediglich als Kontrahentin ihrem Gegenkontrahenten gegenüber jene Angaben über die Nothwendigkeit und die Höhe des Vertragsstempels gemacht haben und da hiernach von einer Extrahirung des Stempels nicht die Rede sein könne, bleibe als einzige die Legitimation zur Vertretung des Fiskus begründende Thatsache die Zahlung des Stempels übrig. Diese Annahmen können aber als begründet nicht anerkannt werden." (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Dezember 1889; Jurist. Wochenschr. 1890 S. 14.)

Verschiedenes.

Elektrische Ausstellung in Frankfurt a/M.

Nachdem in mehreren grossen Vereinen es als unthunlich erklärt worden ist, in der geringen, zur Verfügung gestellten Zeit eine entsprechende Betheiligung noch in diesem Jahre zu ermöglichen, ist die Abhaltung der Ausstellung auf das Jahr 1891 verschoben worden; die Platzfrage wird durch die Verschiebung nicht berührt.

Die Englischen Eisenbahnen und die Kohlenpreissteigerung.

Die „Times" weist darauf hin, dass niemand unter Steigerung der Kohlenpreise so sehr leide, als die Eisenbahnen, da eine Gesellschaft schon zu den früheren billigen Preisen monatlich 350 000—450 000 ℳ für Kohlen verausgabt habe. Der in England während des Jahres 1888 und im ersten Halbjahre 1889 bezahlte Preis stellte sich auf durchschnittlich 6 ℳ für 1 t. Infolge des zunehmenden Bedarfes, der sich Ende 1888 einstellte, und infolge der sich daran anschliessenden höheren Löhne für Bergleute, kündigten die Grubenbesitzer zeitig ihre Lieferungsverträge und erklärten, nur zu bedeutend höheren Preisen neue Verträge über Kohlen und Koks abzuschliessen. Die Direktoren lassen Versuche anstellen, ob sie nicht durch andere Brennmaterialien einen Theil der Kohlen entbehren können, haben indessen bis jetzt keinen Ersatz gefunden. Für die vier grossen Eisenbahngesellschaften, die London und North Western, die Midland, die Great Western und die North Eastern macht das gegen ihre frühere Ausgabe von 16 800 000 ℳ für Kohle, wenn wir nur eine Vertheuerung um 35 % annehmen, eine Mehrausgabe von 5 880 000 ℳ. Für diejenigen Linien, welche nicht in Gegenden mit Kohlenbergwerken liegen, beträgt der Unterschied noch mehr, weil sie obenein auch die Transportkosten zu tragen haben, die bei den günstiger gelegeneren fortfallen.

Japanische Eisenbahnen.

Der „Voss. Ztg." ist die Mittheilung zugegangen, dass die Japanische Regierung mit dem Plane umgehe, die Staatseisenbahnen zu verkaufen. Die Japanische Eisenbahnschuld beziffert sich angeblich auf 28 Millionen Yen.

Chinesische Eisenbahn.

Wie dieselbe Zeitung berichtet, ist durch einen Erlass der Chinesischen Regierung der Bau einer Eisenbahn zwischen Lu Kwo Chiao und Pooting Fu verfügt, zu deren Herstellung jedoch angeblich ausländisches Kapital nicht verwendet werden darf.

Freiherr von Könneritz †.

Sämmtliche Sächsischen Zeitungen bringen aus Anlass des am 21. Januar dieses Jahres erfolgten Todes Sr. Excellenz des Herrn Staats- und Finanzministers Leonce Robert Freiherrn von Könneritz, Königlich Sächsischen Bevollmächtigten zum Bundesrathe, warme Nachrufe voller Anerkennung der Verdienste des Verstorbenen und wahrer Trauer über seinen Verlust. Auch uns sei gestattet, auf das an Arbeit und Erfolge so reiche Leben dieses Mannes, zu dessen Ressort auch die gesammte Königlich Sächsische Eisenbahnverwaltung gehörte, einen kurzen Rückblick zu werfen.

Geboren am 4. März 1834 zu Paris, woselbst sein Vater Königlich Sächsischer Gesandter war, trat der Verewigte, nachdem er seine Universitätsstudien absolvirt und theils durch praktische Thätigkeit bei Gerichts- und Verwaltungsbehörden, theils durch Bewirthschaftung seines väterlichen Gutes Erdmannsdorf bei Flöha und durch grössere Reisen sich vielseitig für seinen späteren Beruf vorbereitet, auch durch seine am 9. Juni 1863 erfolgte Verheirathung mit der Tochter des damaligen Königlich Sächsischen Ministerpräsidenten Freiherrn von Beust seinen eigenen Hausstand begründet hatte, am 1. Oktober 1864 als Amtshauptmann zu Chemnitz in den Staatsdienst. In dieser Stellung verblieb Frhr. von Könneritz bis zur Neugestaltung der Behörden für die innere Verwaltung im Jahre 1874, in deren Folge er als Kreishauptmann nach Zwickau und vom 1. Januar 1876 ab in gleicher Eigenschaft nach Leipzig berufen wurde. Hatten ihm schon diese Stellungen, ebenso wie eine mehrmonatliche Verwendung als Deutscher Civilkommissar in Metz und Orléans während des Feldzuges 1870/71 und der darauffolgenden Okkupation Gelegenheit geboten, seine hervorragende Befähigung für den Verwaltungsdienst, seine Geschäftsgewandtheit und sein seltenes Geschick, Gegensätze auszugleichen und entgegenstehende Interessen mit einander zu vermitteln, in reichem Maasse zu bethätigen, so gelangte seine besondere Begabung für die finanziellen und wirthschaftlichen Seiten der Staatsverwaltung doch erst dann in vollem Umfange und in segensreichster Weise zur Geltung, als ihm Se. Majestät der König von Sachsen, nach dem Rücktritte des Freiherrn von Friesen vom 1. November 1876 ab, unter Ernennung zum Staatsminister, die Leitung des Finanzministeriums übertrug. Mit einer staunenswerthen Arbeitskraft und dem ihm eigenen rastlosen Eifer, unterstützt durch eine ungemein leichte und schnelle Auffassung, ein fast unfehlbares Gedächtniss, eine genaue Kenntniss des Landes und ein lebhaftes Interesse für alle gewerblichen und technischen Fragen, gelang es ihm in kurzer Zeit, die weiten und unter sich so verschiedenartigen Gebiete seines Ressorts in einer Weise zu beherrschen, welche die ungetheilte Bewunderung aller erregte, die mit ihm in geschäftliche Berührung kamen. In einer Zeit wirthschaftlichen Niederganges und schwieriger Erwerbsverhältnisse, noch unter den Nachwirkungen der Gründerjahre, an die Spitze der Finanzverwaltung berufen, wusste er durch glückliche Entwickelung der Einnahmequellen und durch weise Beschränkung der Ausgaben die Sächsischen Staatsfinanzen bereits zu einem Zeitpunkte, zu welchem die meisten Deutschen Staaten noch mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, in günstigere Bahnen zu lenken, und der Blüthe entgegenzuführen, welche die dermalige Lage des Sächsischen Staatshaushalts kennzeichnet. Ein genaues Bild von der vielseitigen und umfassenden Thätigkeit zu geben, würde hier zu weit führen. Nur auf eines seiner grössten Verdienste mag noch besonders hingewiesen werden: auf die mit ausserordentlich glücklicher Hand durchgeführte Erweiterung des Sächsischen Staatseisenbahnnetzes durch Fortsetzung der Ankäufe von Privatbahnen und durch Anlegung neuer Linien, insbesondere durch den Bau von Sekundärbahnen.

Das schwere Leiden, welches den Verewigten seit einer Reihe von Wochen an das Krankenbett fesselte, hatte zwar hin und wieder die Hoffnung auf Genesung durchblicken lassen, die Entzündung der Athmungsorgane liess zeitweilig nach und der Zustand des Kranken war oft so ruhig, dass die Aerzte mit Befriedigung den Verlauf der Krankheit beobachteten. Gegen Ende der letzten Woche verschlimmerte sie sich jedoch zusehends und noch am Sonnabend (18. Januar) musste bei dem Kranken die Operation des Kehlkopfschnittes vorgenommen werden. Sie nahm einen verhältnissmässig befriedigenden Verlauf. Eine bald darauf eingetretene Unterleibsentzündung machte jedoch die Hoffnung auf Genesung zunichte, und die rasche Abnahme der Körperkräfte führte schliesslich die Auflösung herbei. Mit dem Verblichenen sinkt ein treuer Diener Sr. Majestät des Königs und ein um das Finanzwesen Sachsens hochverdienter Beamter in das Grab. Wie ihm aber seine ausgezeichneten Leistungen in allen Stellungen, die er bekleidet hat, den Dank seines Königs und des Landes für alle Zeiten sichern, so hat ihm die Liebenswürdigkeit seines Wesens, die er gegen jeden, auch den Geringsten zeigte, die Liebe und Verehrung nicht nur aller derjenigen erworben, die mit ihm und unter ihm gearbeitet haben, sondern wohl eines jeden, der je mit ihm in Berührung gekommen ist. Und diese Liebe und Verehrung wird ihm dauernd bewahrt werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Viehverkehr mit Belgien. Im Verkehre zwischen der diesseitigen Station Hanau und Station Schaerbeek der Belgischen Staatsbahn ist mit Gültigkeit vom heutigen Tage ein direkter Tarif für die Beförderung von Kleinvieh in Wagenladungen zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station. (243)

Frankfurt a/M., den 25. Januar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Elberfeld etc. - Oldenburg vom 1. Juli 1887 wird mit dem 1. Februar d. J. der Nachtrag VI zur Ausgabe gelangen.

Ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe Entfernungen für die neu aufgenommene Station Apen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Nähere Auskunft ertheilen die an dem Verkehre betheiligten Güterexpeditionen.

Oldenburg, den 22. Januar 1890. (244B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. kommt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil II (IIa) vom 1. Dezember 1885 zur Einführung. Dasselbe enthält Frachtsätze für Roheisen und Wolle nach Süddeutschen bezw. Mitteldeutschen Stationen. (Gratis.)

Strassburg, den 22. Januar 1890. (245)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Altona - Erfurt. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Glöwen-Havelberg werden die Stationen Havelberg und Nitzow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen. Die zur Anwendung kommenden Tarifsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Der durch Tarifnachtrag 3 vom 1. dieses Monats eingeführte Ausnahmetarif 16 für bestimmte Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc. findet auf den Verkehr der Station Pritzwalk, soweit derselbe sich über Perleberg bewegt, vom 10. März d. J. ab, an welchem Tage für diesen Verkehr die höheren Sätze des Spezialtarifs III wieder in Kraft treten, keine Anwendung mehr.

Erfurt, den 24. Januar 1890. (246)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der mit dem 1. Januar d. J. im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen in Kraft getretene Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben usw. findet vom 1. Februar d. J. ab auch in den Güterverkehren Köln (linksrheinisch)-Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen und Köln (linksrheinisch)-Oberhessen auf den Verkehr mit den Stationen der Weimar-Geraer, Zschipkau - Finsterwalder und Werra-Eisenbahn sowie der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen gleichmässige Anwendung.

Köln, den 29. Januar 1890. (247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Februar d. J. gelangt zum Gütertarife für den diesseitigen Lokalverkehr vom 1. Januar 1889 der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält nur solche Aenderungen und Ergänzungen, welche auf dem Verfügungswege bereits zur Einführung gekommen sind.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen, von welchen auch Exemplare des Nachtrages käuflich zu beziehen sind. (248B)

Oldenburg, den 24. Januar 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung aus Feld 8.)

...ahl	Art der Verpackung	Adressen oder Zeichen	Nummern	Gewicht kg	Inhaltsbezeichnung nach der Waarenklassifikation und den Zolltarifen	Versicherter Werth	Taxgewicht für die ...... Strecke kg	...... Strecke kg
					Uebertrag			

..........ten .... 189....

....

(Unterschrift des Versenders.)

Datumstempel der Versand-expedition

Angenommen und verwogen ....

Wiegestempel

Ohne Verbindlichkeit für die Bahn:

Stelle zum Ankleben von Zollabfertigungsgebühren-Rechnungen und sonstigen Beilagen:

Verzeichniss der beizufügenden Urkunden

im Verkehr nach

Belgien	Anzahl	Frankreich	Anzahl	England	Anzahl	der Schweiz	Anzahl	Italien

A. Für die fremden Länder.

Belgien	Anzahl	Frankreich	Anzahl	England	Anzahl	der Schweiz	Anzahl	Italien
internationale Zolldeklarationen in Französischer Sprache	2	internationale Zolldeklarationen in Französischer Sprache	2	internationale Zolldeklarationen in Französischer Sprache	1	Schweizer Eingangsdeklaration in Deutscher oder Französischer Sprache	1	Schweizer Durchgangsdeklaration in Deutscher oder Französischer Sprache
...den Transitverkehr tritt noch eine weitere internationale Zolldeklaration hinzu.							2	internationale Zolldeklarationen in Italienischer Sprache

Je nach der Art der Güter sind noch Transit- oder Eingangs-Erlaubnissscheine und Ursprungsatteste beizufügen.

B. Für Deutschland.

1. bei Kleidern, Umzugsgut und leeren Emballagen

   bedarf es keiner besonderen Zoll- oder Steuerpapiere;

2. bei sonstigen zoll- und steuerfreien Gütern

   sind Anmeldescheine zur Abgabe an das Deutsche Ausgangs-Grenzzollamt erforderlich;

3. bei Gütern, welche der Zoll- oder Steuerkontrole unterworfen sind

   bedarf es keiner statistischen Anmeldescheine.

   An Stelle derselben treten:

   1. die Ausfuhrscheine,
   2. die Uebergangsscheine,
   3. die Zollbegleitscheine,
   4. ....
   5. ....

1. # Frachtbrief.

Ich, Versender ....

wohnhaft .... Strasse Nr. ....

in ....

versende laut Bestimmungen und Lieferfrist der mir bekannten, in Feld 3 verlangten Tarife, welche ich ohne Vorbehalt annehme, über die Route ....

an Herrn ....

in ....

wohnhaft .... Strasse Nr. ....

zu liefern. (¹)

2. Erklärung wegen der zoll- und steueramtlichen Behandlung. Bezeichnung der betreffenden Urkunden und sonstigen Beilagen

2a. Zur Zoll- und Steuer-behandlung innerhalb
a) Deutschlands in ....
b) des Transitlandes in ....
c) des Bestimmungslandes in ....
Erledigungsart

3. Bezeichnung der anzuwendenden Tarife (²) ....

3a. Der Wagen: Eigenth. / Nr. / Eigenth. / Nr. / Eigenth. / Nr. / Eigenth. / Nr.

4. Sonstige gesetzlich oder bestimmungsgemäss zulässige Erklärungen ....

4a. Ich beantrage Stellung eines offenen Wagens mit Decke. .... (Unterschrift.)

5. Revers laut § 47 des Deutschen Betr.-Regl. über .... ertheilt. .... (Unterschrift.)

6. Franco (³) ....

7. Versicherung
a) des Gesammtwerthes der Sendung — in Buchstaben .... Frs. ...... Cts.
b) des Nutzens an der schleunigsten und rechtzeitigen Lieferung — in Buchstaben .... Frs. ...... Cts.

7a. Angelegte Plomben oder Schlö[sser]

8. Des Gutes

Anzahl	Art der Verpackung	Adressen oder Zeichen	Adressen oder Nummern	Gewicht kg	Inhaltsbezeichnung nach der Waarenklassifikation und der Zolltarife	Versicherter Werth	Taxgewicht für ...Strecke (kg)	...St

(Wenn hier nicht abgeschlossen, nicht unterschrieben und nicht unterstempelt, Fortsetzung auf der Rückseite.)

9. Nachnahmen
a) Baarvorschuss und Rollgeld — in Buchstaben .... Frs. ...... Cts.
b) nach Eingang — in Buchstaben .... Frs. ...... Cts.

10. Erläuterung der Nachnahme ....

11. Ort .... Datum ....

(Unterschrift des Versenders.)

Stempel der Versandbahn

15. Angenomme[n] verwogen

Wiegestempe[l]

Datumstempel der [Ver]sandexpeditio[n]

12. 1. Angabe, ob die Ablieferung am Bahnhof oder in der Wohnung erfolgen soll.
2. „ „ „ Versendung zu Taxen und Bedingungen des internationalen Tarifes oder nach den inneren Tarifen des Auslandes ab der Grenzstation stattfinden soll unter Bezeichnung der Tarifklasse usw.
3. Angabe, wie weit die Fracht durch den Versender bezahlt werden soll.

Datumstempel der [Em]pfangsexpeditio[n]

13. Frachtbrief Nr. ...... Karte Nr. ...... vom ...... 189 ...
von ....
nach .... über ....
der .... Bahn

13a. Zur Zollerledigung innerhalb
a) Deutschlands in ......
b) des Transitlandes in ......
c) des Bestimmungslandes i[n] ......

14. Uebergangsstempel-Räume.

Ferner 3. Die Francovorschrift kann lauten:
a) franco bis .... (franco bis Deutsche Grenze) (franco bis an Bestimmungsort),
b) „ „ Fracht,
c) „ „ Fracht und Zoll (Zollabfertigungsgebühren fallen dem Empfänger zur Last),
d) „ „ bis ins Haus (Zoll fällt hier noch dem Empfänger zur Last),
e) „ „ gegen Nachnahme (Provision bezahlt der Versender),
f) „ „ aller Kosten (hier hat der Empfänger gar nichts zu zahlen).

Name des Spediteurs, welcher das Rollgeld zu empfangen hat

4.		5.		6.
Vom Empfänger zu erheben				Verrechnungsnachweis
Frcs.	Cts.			

Wiederholung der Nachnahme in Spalte 4 in Ziffern **durch den Versender** { a) baare Nachnahme .... b) nach Eingang ....

Dienstliche Bemerkungen: Ort	Bezeichnung	Datum	Namenszug des Beamten	**19.** 1. Vom Versender erhoben Frcs.	Cts.	*) 2. Kostenberechnung in Deutschland als aussergew. Gegenstand = ...kg nach Klasse I II A^I B A^{II} Sp.-T. I^{ab} II^{ab} III^{ab} Ausn.-T. .... in .... nach Tarif .... nach Klasse	3. Tarifsatz für ...... kg
	Revers entnommen					4. Provision	
	Verladen					5. .... Fracht	
	Gedeckt mit Decke					6. .... "	
						7. Einschreibegebühr	
						8. Zählgebühr	
	Leine					9. Anfuhr	
						10. Abfuhr	
						11. Behandlungsgebühr	
						12. Frachtzuschläge für Werth- / Versicherung für	
	Umgeladen					13. für	
						14. Frachtzuschläge für Lieferzeit / Versicherung für	
						15. für	
						16. Anschlussfracht	
						17. Deckenmiethe	
						18.	
	Entladen					19.	
	Avisirt					20.	
	Ausgeliefert					21. Sa.	Sa.
	Auf Lager					22. Kursunterschied .... %	
						23. ℳ .... ₰ Namen .... Nr. des Frankaturbuches	

Verrechnungsnachweis (Spalte 6): umgerechnet in Mark .... zum Kurse von .... %

Unterwegs entstandene Zollauslagen und sonstige Kosten vom Empfänger einzuziehen in Franken.

2. Exped. Nr.	3. Datum	4. Bezeichnung der Station, auf welcher die Kosten entstanden sind	5. Zoll Qu.-Nr.	6. Nachnahme für Zoll und Steuern	7. Nachnahme für .... lt. Anlage	8. Nebengebühren: Provision	9. Nebengebühren: Zollabfertigung	10. Nebengebühren:	11.
									=
									=
									=
									=
									=
									=
									=
								Sa.	

Anmerkung zu Feld 19 Spalte 2:
Die angewendete Deutsche Tarifklasse wird hier unterstrichen. Die Tarifklassen der fremden Bahnen sind mit der Feder einzutragen.

(Wenn hier nicht abgeschlossen, Fortsetzung auf der Rückseite.)

(Fortsetzung der Vorseite, Felder 17—20.)

18a. Dienstliche Bemerkungen Ort	Bezeichnung	Dat.	Namenszug	19a. Kostenberechnung	Vom Empfänger zu erheben Frcs.	Cts.			Verrech-
				Uebertrag					

13b. Frachtbrief Nr. ... Karte Nr. ... vom ... 189

von ... der ... Bahn } über { ...

nach ... „ ... „ ...

18c. Zollerledigung in...

Erledigungsart...

21.

Anleitung zur Ausfüllung des internationalen Frachtbriefes.

A. Für das Publikum:

1. Die nicht stark umrahmten Felder 1—11 und 16—17, sowie 8a und 22 auf der Rückseite, sind lediglich zur füllung durch den Versender bestimmt.
2. Der Vordruck in den Feldern 4a und 5 ist, sobald derselbe für die betreffende Sendung nicht in Anwendung ko entweder zu durchstreichen, oder einfach leer zu lassen.
   Andernfalls müssen die Unterschriften in den Feldern 4a und 5 vom Versender vollzogen werden.
3. In Feld 6 ist bestimmt anzugeben, wer die Fracht bezahlt hat und wie weit.
   (Siehe darüber die Anmerkungen in Feld 12 und unter Feld 14.)
4. Die schraffirten Stellen für Versicherungs- und Nachnahmebeträge in den Feldern 7 und 9 sind, wenn keine Ei gemacht werden wollen, mit „Leer" oder „Keine" zu durchschreiben.
5. Den Eintrag der Nachnahme im Felde 17 bezw. 19, Spalte 4 hat der Versender in Ziffern selbst zu bewirken.
6. Die Auszahlung der Nachnahmen findet niemals in Frankengeld statt, weil diese Währung nur behufs Abrechnun den betreffenden ausländischen Bahnen auf den Frachtbriefen vorgedruckt worden ist, und es wird nur ein Kurs schied vergütet, welcher jeweils bekannt gegeben wird.
   Die Auszahlung erfolgt in Deutschland in der Mark- und in Oesterreich-Ungarn in der Guldenwährung.
7. Im Verkehr mit Frankreich hat die Werth- und Lieferzeitversicherung für die Französische Strecke keine r verbindliche Wirkung. Es werden diese Sendungen aber dennoch direkt auf die Französische Bestimmungss expedirt.
8. Im Verkehr nach der Schweiz und Italien sind Deklarationen der Lieferzeitversicherung auf den Frachtbriefe jetzt nicht zulässig und erfolgt in solchem Falle nicht direkte Abfertigung, sondern Kartirung auf die Deutsche gangsstation an der Schweizer Grenze. Der direkte Tarif kann dann auch nicht angewendet werden, weil Abfert von Bahn zu Bahn stattfindet.

B. Für die Güterexpeditionen:

1. Sind die schraffirten Stellen des Frachtbriefes mit „Keine" oder „Leer" ausgefüllt, so wird dieses Wort vom Ann beamten mit Blaustift, sind dagegen Beträge eingesetzt, so werden solche mit Rothstift unterstrichen.
2. Wird eine Sendung mit Frankaturnote expedirt, so ist der hinterlegte Betrag in Spalte 1 des Feldes 19 nebst A der Frankaturnoten- und der Hinterlegungsbuch-Nummer nebst der Quittung des Kassirers zu vermerken.
3. Im übrigen ergibt der Vordruck, welcher genau dem der Frachtkarte entspricht, das Weitere.
4. Eine Abstempelung der Frachtbriefe in Feld 14 ist nur noch auf Zollgrenz-Uebergangsexpeditionen erforderlich.

Norddeutscher Verbands - Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. September 1888 ein Nachtrag (II) in Kraft, welcher ausser Berichtigungen anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und von den Stationen Alsdorf, Höngen, Morsbach und Würselen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) enthält.

Soweit infolge der Berichtigungen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März d. J. in Kraft.

Durch diesen Nachtrag werden die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg etc. sowie im Norddeutschen Verbandsverkehr vom 1. Januar 1882 und 1. Dezember 1884 nebst Nachträgen aufgehoben.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 24. Januar 1890. (249)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für Eisenerze aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 1. Februar d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der 5. Nachtrag, welcher Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Dahlbruch, Niederfischbach, Oberndorf und Wehbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Siershahn des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 22. Januar 1890. (250)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. bis auf weiteres wird der Artikel chromsaures und doppeltchromsaures Natron in den Ausnahmetarif 4 Abtheilung V der Hefte II und III des Gütertarifs für den Niederländisch-Schweizerischen Verkehr vom 1. März 1888 aufgenommen.

Köln, den 22. Januar 1890. (251)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Lokal - Güterverkehr des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Der zum 1. Februar d. J. zur Ausgabe gelangende Tarifnachtrag 8 enthält ausser einigen Berichtigungen, anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach, sowie Entfernungen für die Stationen der Strecke Berga-Kelbra - Rottleberode; ferner Ausnahme-Tarifsätze für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben etc..

Die Sätze für die Stationen der Strecke Berga - Kelbra - Rottleberode treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung, welcher besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (252)

Frankfurt a/M., den 22. Januar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Der zum 1. Februar d. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag 1 enthält ausser einigen Berichtigungen, Aenderungen der Waarenverzeichnisse bezw. Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen 1 (Holz), sowie zu den Ausnahmetarifen 11 und 12 (bestimmte Stückgüter), ferner Frachtsätze für die Station Langenschwalbach (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.). Ausnahmesätze für Obst als Eilgut und Ausnahmesätze für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben im Verkehre mit Saargemünd und Scheidt b. St. Ingbert.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (253)

Frankfurt a/M., den 22. Januar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Badischer Verkehr. Der zum 1. Februar d. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag III enthält Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Kerkerbach und Cronberg, Aufnahme der Station Langenschwalbach in den Verkehr, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife 18 für bestimmte Stückgüter (landwirthschaftl. Art.), des Ausnahmetarifs 19 für bestimmte Stückgüter (metallurgische Erzeugnisse), neue Ausnahmesätze für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben etc., Aenderungen der Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Zell i/W.-Todtnau.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. Januar 1890. (254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Belgischen Nordbahn, der Lüttich-Limburger und der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld in Kraft.

Durch denselben gelangt der Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1888 für die Beförderung derselben Artikel von Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Belgischen Nordbahn und der Lüttich-Limburger Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen und die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) und zu Elberfeld.

Köln, den 25. Januar 1890. (255)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Februar d. J. treten die Nachträge 1 bezw. 3 und 9 zu den Staatsbahn - Gütertarifen Hannover - Elberfeld-Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänznngen der Haupttarife und der bisher erschienenen Nachträge und sind bei den betheiligten Güterabfertigungen käuflich zu haben.

Hannover, den 26. Januar 1890. (256)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwilów. Ermässigung der Holzfrachtsätze nach Odessa transit. Der mittelst Nachtrag III zu den Gemeinschaftlichen Spezialtarifen für den rubrizirten Verkehr vom 20. Juli a./1. August n. St. 1886 zur Einführung gelangte Spezialtarif 32 für die Beförderung von Bau- und Nutzholz wird rücksichtlich der Relation Podwoloczyska - Odessa Port trans. seewärts dahin modifizirt, dass mit 1/13. Januar a/n. St. 1890 der für diese Relation eingestellte Frachtsatz von 52,84 R. nur für Transporte, welche unter Bahnaufsicht per mare nach Russischen Häfen weiter befördert werden, Anwendung findet, dagegen für Galizische Holztransporte, welche unter Bahnaufsicht per mare nach ausländischen Häfen zur Weiterbeförderung gelangen, für die oberwähnte Relation der ermässigte Frachtsatz von 40 R. 32 Kop. pro 610 Pud = 10 000 kg mit gleichem Termin zur Einführung gelangt.

Wien, den 21. Januar 1890. (257)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Februar 1890 wird zu dem, für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen auf den Linien der Ungarischen Westbahn vom 1. Juli 1887 gültigen Gebührentarife (Theil II) der Nachtrag III in Kraft treten, welcher die Ergänzungen bezw. Aenderungen der Bestimmungen, sowie der Ausnahmetarife nnd Berichtigungen im Verzeichnisse der Ausnahmetarife enthalten wird.

Die Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Kgl. Ungar. Staatsbahnen für 15 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 24. Januar 1890. (258)
Die Direktion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis, geschält, nachweislich von Bremen und Bremerhafen provenirend, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtnachlässe pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai nach sämmtlichen in dem Reklamations-Ausnahmetarife 1 der Nachträge IV zu den Elbeumschlagstarifen Galizien-Laube, Galizien - Dresden-Elbkai und Galizien-Aussig - Landungsplatz vom 15. März 1889 enthaltenen Stationen	bei Aufgabe von 5000 kg — 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	15 ₰ Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen der Reklamations-Ausnahmetarife Nr. 1 pro 100 kg.

Wien, am 22. Januar 1890. (259)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Güterverkehr.

Der im diesseitigen Lokal-Güterverkehr bestehende Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter findet fortan unter den gleichen Bestimmungen wie für die übrigen Artikel auch auf Holzwaaren aller Art des Sp.-T. II, Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet, sowie auf neue Schachteln aus Holz, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Sp.-T. I gehören, Anwendung. Ferner kommt eine Aenderung der Bestimmung für den Lokal-Personenverkehr bezüglich der Zulösung einer Zuschlags-Fahrkarte beim Uebergange eines Reisenden in die höhere Wagenklasse zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (260)

Neuhaldensleben, den 24. Januar 1890.
Der Vorstand
der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

3. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1890 bis 1. April 1891 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 15. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 21. Januar 1890. (261)
Grossherzogliche Direktion.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke als:

1. Beschlagtheile, eiserne für Personen- und Güterwagen,
2. Eisenguss,
3. Rohrkohlenkörbe,

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise hierzu können auf postfreies Ansuchen von der Magazin-Hauptverwaltung hier gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum 5. Februar dieses Jahres an die vorgenannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 25. Januar 1890. (262JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatsbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung. Die Ausführung einer unversenkten Dampfschiebebühne für Bahnhof Gotha soll in öffentlicher Bedingung vergeben werden.

Es wird hierzu Termin auf den 11. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Bahnhofsgebäude — anberaumt. Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsformulare liegen daselbst während der Geschäftsstunden zur kostenfreien Einsicht aus. Dieselben können auch gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ 40 ₰ von uns bezogen werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung einer unversenkten Dampfschiebebühne für Bahnhof Gotha" bis zum obengenannten Termin an uns portofrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 25. Januar 1890. (263)
Maschinentechnisches Büreau.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 6 Stück ausser Betrieb gestellten Lokomotiven. Angebote sind bis Montag, den 10. Februar 1890, Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf zum Verkauf gestellte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.

Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen postfreie Einsendung (in Baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken) von 50 ₰ bezogen werden. Für Postanweisung oder Werthbrief sind 5 ₰ Bestellgeld mehr einzuzahlen.

Zuschlagsfrist bis 24. Februar d. J.

Berlin, den 24. Januar 1890. (264MG)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz, betr. Pauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 10. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Februar 1890.

Inhalt:

Eisenbahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1889.

Im abgelaufenen Jahre ist das Deutsche Bahnnetz erheblich vergrössert worden, indem, soweit uns bekannt, 977,69 km neuer Bahnen in Betrieb gesetzt wurden, von denen 795,26 km unter Staatsverwaltung und 182,43 km unter Privatverwaltung stehen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen folgende Strecken in Betrieb:

1. Die Bayerischen Staatsbahnen:
am 1. Oktober die Strecke Memmingen-Württembergische Landesgrenze . . . . 6,65 km
(im Betriebe der Württemberg. Staatsbahn).

2. Die Braunschweigische Landeseisenbahn:
am 1. Mai die Strecke Gr.-Rhüden-Seesen . . . 11,61 km

3. Die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein):
am 7. Juli die Bahn Zell i. W.-Todtnau (schmalspurig) . . . . 19,00 km

4. Der Deutsch-Nordische Lloyd (Neustrelitz-Warnemünde):
am 3. Januar die Rostocker Hafenbahn . . . . 2,2 km

5. Die Schmalspurbahn Eckernförde-Kappeln:
am 26. Januar die Theilstrecke Eckernförde-Ellenberg . . . . 28,3 km

6. Die Elsass-Lothringischen Reichs-Eisenbahnen:
am 15. Dezember die Strecke Buchsweiler-Ingweiler 6,58 km

7. Die Gnoien-Teterower Eisenbahn:
am 10. November die Strecke Dölitz-Grammow . 11,75 km

8. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vormals Krauss & Co.) in München:
am 1. Juni die Strecke Oberdorf b/Bissenhofen-Füssen . . . . 30,74 km
„ 24. Juli die Strecke Murnau-Garmisch-Partenkirchen . . . . 25,20 „
„ 23. Juni die Strecke Stadtamhof-Donaustauf (Wallhallabahn), (schmalspurig) . . . . . 9,00 „
zusammen 64,94 km

9. Die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn:
am 1. Oktober die Strecke Holthusen-Ludwigslust 26,59 km

10. Von den Preussischen Staatsbahnen:

a) die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona:
am 28. Juli die Strecke Wrist-Itzehoe . . . . 21,44 km
„ 1. Oktober die Strecke Nordschleswigsche Weiche-Niebüll . . . . 39,97 „
„ 12. Juli die Apenrader Hafenbahn . . . . 0 97 „
zusammen 62,38 km

b) die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin:
am 1. Juni die Strecke Ribnitz-Rostock . . . . 28,47 km
„ 15. August die Strecke Bergen-Putbus . . . 9,74 „
zusammen 38,21 km

c) die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau:
am 1. August die Strecke Oppeln-Namslau . . 60 00 km
„ 1. Oktober die Strecke Neusalz a. O.-Freystadt 9,61 „
zusammen 69,61 km

d) die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:
am 1. Januar die Strecke Montwy-Kruschwitz . 9,59 km
„ 1. Juni die Strecke Wongrowitz-Inowrazlaw 77,67 „
„ 1. Oktober die Strecke Königsberg-Labiau . 50,32 „
„ 18. September die Strecke Danzig (Olivaer Thor)-Weichselufer . . . . 4,40 „
„ 1. November die Verbindungsbahn vom Bahnhofe Mocker - Katharinenflur der Strecke Thorn-Insterburg für den Güterverkehr . . 1,80 „
zusammen 143,78 km

e) die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld:
am 1. Oktober die Strecke Leimstruth-Feudingen 8,50 km
„ 1. Oktober die Strecke Erndtebrück-Birkelbach 3,50 „
„ 1. November die Strecke Schee-Silschede . . 8,90 „
„ 1. November die Strecke Krebsöge - Radevormwald für den Güterverkehr in Wagenladungen . . . . 8,40 „
„ 15. November die Strecke Schmallenberg-Fredeburg . . . . 5,50 „
zusammen 34,80 km

f) die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt:
am 1. Oktober die Strecke Naumburg-Artern. . 55,50 km
„ 1. Dezember die Strecke Ballstädt-Herbsleben 16,70 „
zusammen 72,20 km

g) die Königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.:
am 1. Juni die Strecke (Fulda) Götzenhof-Bieberstein . . . . 12,90 km
„ 1. November die Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach . . . . 21,39 „
zusammen 34,29 km

h) die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover:
am 1. Januar die Strecke Hoheneggelsen - Gr.-Gleidingen . . . . 16,90 km
„ 1. November die Strecke Wulften-Duderstadt 20,60 „
zusammen 37,50 km

i) die Königl. Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln:
am 1. Mai die Strecke Hochneukirch-Grevenbroich 10,22 km
„ 15. August die Strecke Trier r. - Hermeskeil 50,50 „
„ 15. Oktober die Strecke Langenlonsheim-Simmern . . . . 37,70 „
„ 25. Oktober die Strecke Lommersweiler-Ulflingen (im Betriebe der Elsass-Lothring. Eisenbahnen) . . . . 23,27 „
„ 15. Dezember die Strecke Stolberg-Hammer-Walheim . . . . 9,23 „
zusammen 130,72 km

k) die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg:
am 1. November die Strecke Baalberge-Cönnern 11,30 km
„ 1. November die Strecke Gifhorn-Isenbüttel-Triangel . . . . 7,85 „
„ 1. November die Strecke Oebisfelde-Salzwedel 59,16 „
zusammen 78,31 km

11. Die Saalbahn:
am 1. Oktober die Strecke Orlamünde-Jüdewein-Pössneck . . . . 11,63 km

12. Die Sächsischen Staatsbahnen:
am 1. Juli die Schmalspurbahn Grünstädtel-Oberrittersgrün . . . . 9,40 km
„ 1. Juli die Strecke Schwarzenberg-Grünstädtel 2,66 „
„ 15. Juli die Strecke Stollberg-Zwönitz . . . 16,60 „
„ 1. Dezember die Strecke Grünstädtel-Buchholz 21,42 „
„ 1. Dezember die Strecke Schlettau (Waltersdorf) - Obercrottendorf . . . . 5,18 „
zusammen 55,26 km

13. Die Werra-Eisenbahn:
am 1. August die Strecke Immelborn-Liebenstein-Schweina . . . . 6,41 km

14. Die Württembergischen Staatsbahnen:
am 1. Oktober die Strecke Leutkirch-Bayerische Landesgrenze . . . . 24,97 km

---

Die kombinirte Adhäsions- und Zahnradbahn, System Abt, von Blankenburg (Harz) nach Tanne.*)

Im Verein für Eisenbahnkunde hielt am 10. September v. J. Herr Eisenbahndirektor Schneider aus Blankenburg (Harz) einen Vortrag über die kombinirte Adhäsions- und Zahnradbahn, System Abt, von Blankenburg (Harz) nach Tanne, welcher in vielfacher Beziehung interessante Fingerzeige für den rationellen Bau von Bahnen im Gebirge enthält und sich über die bei dem Bau der Harzbahn zu überwindenden Schwierigkeiten und die weitere interessante Entwickelung derselben seit der Inbetriebnahme verbreitet. Wir entnehmen demselben folgendes:

In der 51. Sitzung des 17. ordentlichen Braunschweigischen Landtages war der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft am 13. März 1883 ein unverzinslicher Zuschuss von 500 000 ℳ zu der Ausführung einer Eisenbahn gemischten Systems von Blankenburg nach Tanne zugestanden.

Seitens der Königlich Preussischen und der Herzoglich Braunschweigischen Staatsregierung wurde sodann am 27. bezw. 21. Juni 1884 die Konzession zum Bau und Betrieb dieser Bahn ertheilt und seitens des Verwaltungsrathes der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft dem Eisenbahndirektor Schneider die Vollmacht zur Ausführung der Bahn gegeben.

Die Ausführung der Bahn wurde, da die Vorarbeiten theilweise erledigt waren, mit aller Energie Anfang August 1884 begonnen.

Der zwischen der Krone Preussen und dem Herzogthum Braunschweig zur Herstellung einer Bahn von Blankenburg nach Tanne abgeschlossene Staatsvertrag bezog sich Braunschweigischerseits auf die seitens des Herrn Eisenbahndirektor Schneider vorgelegten technischen Grundlagen für eine kombinirte Adhäsions- und Zahnradbahn mit einem neuen Zahnstangensystem und neuen Lokomotiven nach der Konstruktion des Herrn Roman Abt.

Die Annahme, dass mit der Ertheilung der Konzession auch das von Herrn Schneider vertretene System Abt genehmigt sei, stellte sich indessen als irrig heraus, vielmehr erhielt Herr Schneider, der sich bereits persönlich bei der Union in Dortmund und bei der Lokomotivfabrik Esslingen für die Lieferung der Zahnstange und der Lokomotiven engagirt hatte, im Februar 1885 eine Verfügung des Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnkommissariats, in welcher gesagt war, dass die Aufsichtsbehörde sich nicht in der Lage befände, schon jetzt bezüglich der Anwendung des Abt'schen Systems für die bezeichnete Bahnlinie eine Entscheidung abzugeben und dass nur der Ausban einer etwa 1 km langen Versuchsstrecke zugelassen werden könne, nach deren Fertigstellung und Prüfung die weitere Verfügung des Versuchsbetriebes zu erfolgen habe.

Auf der anderen Seite erfuhren die Bestrebungen des Herrn Schneider, in der Entwickelung der für die Gebirge so überaus wichtigen Zahnradbahnen, durch Annahme und Erprobung eines vollkommen erscheinenden Zahnstangensystems einen weiteren Schritt vorwärts zu thun, eine wohlwollende Unterstützung.

Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin erklärte unterm 14. Februar 1884, in Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des vorgedachten Unternehmens und um der Entwickelung der zur Zeit noch im Stadium der Versuche sich befindlichen Zahnradbahnen nicht hinderlich sein zu wollen, sich damit einverstanden, dass die zur Anwendung gelangende Zahnstange, abweichend vom § 6 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, noch 20 mm in das Normalprofil einragt, und dass anch sonst Einwendungen gegen die Herstellung des Oberbaues und der Lokomotiven nach den vorgelegten Projekten nicht zu erheben seien.

Am 15. Februar 1885 wurde endlich in Nr. 11 der Braunschweigischen Gesetz- und Verordnungssammlung die der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft vom Regentschaftsrathe ertheilte Konzession vom 20. Dezember 1884 und in Nr. 12 derselben Gesetzsammlung das Privilegium zur Ausgabe einer Prioritätsanleihe von 2 775 000 ℳ veröffentlicht.

Am 12. April 1885 wurde durch das Königliche Eisenbahnkommissariat in Berlin mitgetheilt, dass seitens Sr. Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gegen die landespolizeiliche Prüfung der Projekte für die auf das Preussische Staatsgebiet fallenden Strecken der Blankenburg-Tanner Eisenbahn nichts zn erinnern sei.

Die Ertheilung der betreffenden Allerhöchsten Konzession erfolgte darauf am 20. April 1885.

Die am 15. und 16. Mai 1885 in Gegenwart des Herrn Abt, damals in Paris, Lindner von der Gotthardbahn und Theurer, Direktor der Esslinger Maschinenfabrik auf der gelegten etwa 1 km langen Versuchsstrecke vorgenommenen Probefahrten fielen nach jeder Richtung hin für das neue System glänzend aus.

Nicht nur ging die Einfahrt in die Zahnstange sofort und mit grosser Leichtigkeit vor sich, die Lokomotive, obgleich noch ganz neu, schob mit der grössten Sicherheit den Zug auf der Steigung von 1 : 16,6 hinauf und hielt mitten auf derselben

*) Auszug aus einem Vortrage des Herrn Bahndirektor Schneider im Verein für Eisenbahnkunde am 10. September 1889. Abgedruckt in Glaser's „Annalen".

..n, fuhr wieder an und führte dann den Zug unter Anwendung der Luftbremsen in dem gleichmässigsten Tempo zu Thal.

Am 30. Juli 1885 fand dann die offizielle Abnahme und Probefahrt auf der 2,2 km langen Strecke bis zur Bast durch das Herzogliche Eisenbahnkommissariat und zwar durch die Herren Baurath Voges und Oberingenieur Clauss statt und wurde darauf am 5. August, also nach mehr als einem Jahre und nachdem bereits mehr als 1,5 Millionen Mark seitens des Bauleiters Herrn Schneider und auf mindestens die gleiche Summe bindende Verträge über Lieferungen und auszuführende Arbeiten abgeschlossen worden waren, das System Abt genehmigt.

Der Bau der 27,197 km langen Bahn wurde in sehr kurzer Zeit zu Ende geführt und gelangte abtheilungsweise zur Eröffnung, und zwar:

am 1. November, also 2 Monate nach der offiziellen Genehmigung des Systems Abt, bis Rübeland,
am 1. Mai 1886 bis Elbingerode,
am 1. Juni 1886 bis Rothehütte,
am 15. Oktober 1886 bis Tanne.

Die Linie bis Rübeland ist somit in 15 Monaten fertiggestellt, obgleich behufs derselben 2 Tunnels, und zwar der 165,7 m lange Bielstein-Tunnel und der 186,5 m lange Bismarck-Tunnel hergestellt und 227 860 cbm Boden resp. Felsen bewegt werden mussten.

Doch nicht allein in Bezug auf den Oberbau der Bahn waren Schwierigkeiten wegen der Annahme zu überwinden, auch die Genehmigung der Annahme der von der Firma Liebold & Co. in Holzminden ausgeführten Konstruktion der Brücken und Durchlässe in Bruchsteinmauerwerk war so leicht nicht zu erhalten.

Bei Ausführung der Kunstbauten war es nämlich bei dem Charakter des Gebirges von der grössten Wichtigkeit, eine Konstruktion zu wählen, welche gestattet, die leicht erhältlichen, entweder in den nahen Bahneinschnitten selbst oder aus nahen Fundorten gewonnenen wetterfesten Bruchsteine ohne erhebliche Bearbeitung, aber unter Verwendung vorzüglichen Mörtels zu gebrauchen.

Quader- und Ziegelstein-Mauerwerk hätten, da dieselben in den Schluchten des Gebirges theilweise ohne Weg hätten herangeschafft werden müssen, die Baukosten so erheblich vertheuert, dass, wenn auf eine derartige Konstruktion bestanden worden wäre, von der ganzen Ausführung der Bahn hätte Abstand genommen werden müssen. Da indessen einige der Kunstbauten bereits ausgeführt waren, so wurde die Konstruktion in Bruchsteinmauerwerk nachträglich gut geheissen und hat sich überall auf das Glänzendste bewährt.

Welche Elastizität und hohe Festigkeit derartiges Bruchsteinmauerwerk, in gutem Cement aufgeführt, besitzt, ging besonders aus einer Belastungsprobe hervor, welche mit dem letzten Stück des Bielstein-Tunnels, über welches die Staatsstrasse führt, seitens der Behörde angestellt wurde.

Die Scheitelstärke des Gewölbes betrug an dieser Stelle 30 cm und hatte die Behörde verlangt, dieselbe durch Verstärkung auf 45 cm zu erhöhen, da dieselbe die Stärke von 30 cm zu gering hielt. Infolge der Vorstellung des Herrn Schneider wurde indessen von der Verstärkung abgesehen und sollte eine Belastungsprobe des Scheitels mittelst Aufbringens einer gefüllten Strassenwalze angestellt werden, welche für die weiteren Entschliessungen maassgebend sein sollte.

Statt der Belastungsprobe wurde indessen von der Herzoglichen Wegebau-Verwaltung eine Schlagprobe vorgenommen, indem man eine 7 500 kg schwere Chausseewalze über dem Scheitel des Gewölbes 20 cm herabfallen liess. Zur Beobachtung und genauen Messung etwa entstehender bleibender Formveränderungen waren Messapparate angebracht.

Als Resultat dieser von der Aufsichtsbehörde nicht beanspruchten Schlagprobe ergab sich, dass an den Bruchfugen weder eine elastische, noch eine bleibende Formveränderung konstatirt werden konnte, während sich am Scheitel eine elastische Durchbiegung von 1 mm, aber keine bleibende Formveränderung ergab. Risse oder sonstige, durch die Schlagprobe hervorgerufene Deformationen des Bauwerks wurden nicht bemerkt.

Nach diesem Resultate wurden von der Aufsichtsbehörde weitere Einwendungen gegen die Liebold'schen Ausführungen von Durchlässen, Brücken usw. nicht mehr erhoben.

Aus den vorstehenden Ausführungen ist ersichtlich, dass Herr Schneider mit seinen Bestrebungen sowohl in Bezug auf den Oberbau wie auch auf die Kunstbauten allein dastand und sich nur geringer Unterstützung seitens der technischen Kreise zu erfreuen hatte. Um so erfreulicher ist es daher, dass die vortreffliche Ausführung der Bahn heute allseitige Anerkennung erntet.

Es würde über den Rahmen dieses Auszuges hinausgehen, wollten wir auf die nun folgende interessante und sehr eingehende Schilderung der Trassirungsverhältnisse, des Oberbaues und der Maschinen dieser Bahn eingehen, wir müssen da auf den Vortrag selbst verweisen.

Doch nicht allein die technische Frage ist bei Anlage der Bahn in der glücklichsten Weise gelöst, auch die seit der Inbetriebnahme stattgefundene Entwickelung des Verkehrs zeigt, wie nothwendig die Anlage dieser Bahn zur Hebung des Nationalwohlstandes war.

Die Harzbahnlokomotiven haben in den Betriebsjahren 1886, 1887, 1888 bis Ende Juni v. J. zurückgelegt 306 385 km.

Es sind befördert:

1886	2 966 Züge,	pro	Tag	8,12,
1887	3 103	„	„	„ 8,50,
1888	4 210	„	„	„ 11,53,
1889 ($^1/_2$ Jahr)	1 982	„	„	„ 10,9;

1886	39 286 Personen,
1887	53 951 „
1888	57 378 „
1889 ($^1/_2$ Jahr)	20 789 „

1886	81 186 t Güter,
1887	118 516 „ „
1888	149 462 „ „
1889 ($^1/_2$ Jahr)	74 400 „ „

Die hauptsächlichsten Versandtransporte im Jahre 1888 sind gewesen:

Eisenwaaren . .	2 070 t	Steine	40 448 t
Holz	7 260 „	Erze	37 315 „
Kalk	31 500 „	Pulver	986 „

Langholz wurde in Länge bis zu 30 m befördert.

Im Jahre 1887 betrugen die gesammten Betriebsausgaben der Harzbahn 169 103 *M.* oder pro Zugkilometer 1,78 *M.* Im Jahre 1888 belief sich die Ausgabe auf 176 700 *M.* oder 1,83 *M.* pro Zugkilometer.

Die Ausgaben pro Zugkilometer scheinen wohl geringe, wenn aber berücksichtigt wird, dass nur 8—9 beladene Wagen hierfür befördert werden können, so sind dieselben den Bahnen der Ebene gegenüber doch hoch und ist es deshalb ein ungerechtfertigtes Verlangen, auf einer Bahn kombinirten Systems die Tarife der Ebene anwenden zu sollen.

Die Urtheile aller Fachleute stimmen überein in der Vollkommenheit des Systems Abt und seiner besonderen Brauchbarkeit für Gebirgsbahnen nach dem kombinirten System. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen erkannte in seiner am 25., 26. und 27. Juli 1888 in Amsterdam abgehaltenen Generalversammlung Herrn Roman Abt den ersten Preis des Vereins in Höhe von 7 500 *M.* für sein System zu und Herrn Schneider wurden für die unter erschwerenden Verhältnissen unternommene erste Anwendung Worte der ehrendsten Anerkennung zu theil.

Herr A. Birk, Wien, schreibt 1887 in der „Neuen Preien Presse" am Schlusse eines Artikels: „Die Zahnstange im Netze der Weltbahnen":

„Unsere Alpenländer klagen mit Recht, dass nur durch wenige Thäler die fahrende Dampfmaschine ihren Weg nimmt, dass die wichtigsten Orte derselben des Anschlusses an die Hauptbahnen entbehren müssen. Auch lässt sich nicht verkennen, dass einzelne Hauptlinien der gegenseitigen Verbindung ermangeln, weil sich mächtige Gebirgszüge hemmend zwischen dieselben einschieben. Die Ueberschienung dieser Alpenketten nach dem Prinzipe der reinen Adhäsionsbahnen würde so kühne und kostspielige Bauten erfordern, wie die Eisenbahn über den Arlberg und man darf wohl behaupten, dass die Periode solcher Eisenbahnbauten für Oesterreich auf Jahrzehnte abgeschlossen ist. Lassen wir aber die Wirkung des Zahnrades bei seinem Eingriffe in die Zahnstange zur Unterstützung der Adhäsion auf Hauptbahnen zur Geltung kommen, dann tritt die Frage nach Herstellung von Alpenbahnen sofort in das Gebiet der Möglichkeit, der Realisirbarkeit. Wenn anlässlich des Baues der Arlbergbahn, vielleicht noch mit weniger Berechtigung, gesagt werden konnte, dass die empfohlene Anwendung der Zahnstange nur ein Experiment wäre, das bei einer solchen Schienenstrasse nicht gemacht werden dürfe, so würde heute im gleichen Falle die Sachlage sich wohl ganz anders gestalten. Das gemischte Bergbahnsystem hat sich in den Thälern und auf den Höhen des Harzes bewährt und es wird in der Schweiz — daran ist kein Zweifel — die Feuerprobe als ein System für internationale Schienenwege mit vollem Erfolge bestehen."

Interessant ist auch das Urtheil Sr. Excellenz des gemeinsamen Finanzministers für Oesterreich-Ungarn, von Kallay, welches derselbe in der Sitzung der Oesterreichischen Delegation abgab, in Beziehung auf die Annahme des Systems Abt in Bosnien für die Militärbahn Ostrova-Serajewo und den Uebergang über den Iwan. Der Minister ist überzeugt, dass dieses System, welches seines Wissens zuerst im Harze mit sehr grossem Erfolge zur Anwendung gelangte, für Gebirgsländer überhaupt die höchst wahrscheinliche Zukunft des Eisenbahnbaues bilden werde. Er habe in betreff dieses Bahnbaues genaueste Berechnungen angestellt und die Ergebnisse haben gezeigt, dass durch die Anwendung des Systems Abt die Trasse um ungefähr 25 km

kürzer durchgeführt werden könne, als dies bei einer Adhäsionsbahn möglich gewesen wäre. Das Abt'sche System habe überdies auch den grossen Vortheil, dass man mittelst desselben von jeder Adhäsionsbahn ohne alle Schwierigkeiten auf die Zahnradstrecke übergehen könne.

Besonders wichtig und entscheidend für die Wahl der Trasse fällt naturgemäss stets bei einer Bahn im schwierigen Gelände der Kostenpunkt ins Gewicht, und wenn vor der Existenz des Systems Abt und seiner Anwendung im Rahmen des Prinzips einer kombinirten Bahn oft die Anlage einer Gebirgsbahn sich als unmöglich herausstellte, der unerschwinglichen Höhe der Anlagekosten wegen und der Unmöglichkeit, letztere jemals verzinsen zu können, so ist mit einem Schlage das Bild ein anderes geworden, seit man am Harze gelernt hat, wie man trotz enormer Arbeiten es durch Anwendung der Zahnstange ermöglichen kann, eine verhältnissmässig billige Bahn im Gebirge zu bauen.

In welchem bedeutenden Maasse die Arbeiten und damit die Anlagekosten einer Bahn steigen, wenn als stärkste Steigung statt, wie bei der Harzbahn 1 : 16,6, 1 : 25 oder 1 : 30 angenommen wird, ist bekannt. Ein Vergleich der Baukosten der Semmering- und Arlbergbahn beweist dieses ganz deutlich.

Die Semmeringbahn kostet 23 250 000 fl. oder bei 41 km 600 000 fl. pro 1 km = 1 200 000 *M.* und zwar ohne Betriebsmittel. Die Harzbahn kostet ohne rollendes Material rund 3 200 000 *M.* oder bei 27 km 118 000 *M.* pro 1 km.

Soll nun auch keineswegs damit behauptet werden, dass die Semmeringbahn unter Anwendung des Prinzips einer kombinirten Zahnrad- und Adhäsionsbahn nach dem System Abt ebenfalls mit 118 000 *M.* pro 1 km hätte hergestellt werden können, wegen der dort noch viel schwierigeren und zerrisseneren Verhältnisse der Norischen Alpen, so würden sicher 12—13 Millionen Gulden, also 300 000 Gulden pro 1 km genügt haben, und die Bahn ebenso leistungsfähig geworden sein wie jetzt.

Wenn auch bei Anwendung des kombinirten Systems für jedes zurückgelegte Kilometer der Maschine an Kohlen und Schmiermaterial, Instandhaltung des Zahnradmechanismus 0,05 fl. mehr erforderlich werden als bei einer Adhäsionsmaschine, so ist doch ausschlaggebend, dass gewöhnliche Lokomotiven der kräftigsten Kategorie in einer Stunde auf einer Steilrampe von 30 pro Mille eine Last von 135 t 300 m hoch zu heben imstande sind, während die kombinirte Maschine nach System Abt auf einer Steilrampe von 60 pro Mille in derselben Zeit und auf die gleiche Höhe eine Last von 200 t befördert.

Diese Mehrauslage und noch andere, dem Betriebe und der Konstruktion einer Zahnradbahn entspringenden Ausgaben werden aber mehr als aufgewogen durch die erheblich verminderten Baukosten, wie folgende Betrachtung ergibt.

Auf der in Oesterreich nach dem gemischten System in Ausführung begriffenen Bahn Eisenberg - Vordernberg sollen täglich 4 Züge in jeder Richtung zur Besorgung des Verkehrs genügen. Dieselben würden auf der etwa 12 km langen, mit Zahnstangen versehenen Strecke etwa 35 000 Lokomotivkm pro Jahr und somit nach den obigen Angaben für Kohlen, Schmiermaterial etc. eine Mehrausgabe von 1 750 fl. verursachen, somit pro Jahr und Bahnkilometer 146 fl.

Ausserdem erfordert eine Zahnradbahn durch vermehr[te] Bahnaufsicht und Schmierung der Zahnstange 200 fl. pro Ja[hr] und Bahnkilometer. Zusammen 346 fl. pro Bahnkilometer u[nd] Jahr.

Kapitalisirt entspricht dieses bei einem Zinsfusse von 4[%] einem Kapitale von 8 650 fl.

Die Zahnstange, sowie der Zahnradmechanismus, die n[ur] der Zahnradbahn eigenthümlich sind, müssen ausserdem ei[ne] besondere Berücksichtigung erfahren, die Ausgabe beträgt hie[r]für pro Bahnkilometer etwa 18 000 fl.

Das Mehrerforderniss an Kapital für je 1 km Zahnra[d]bahn stellt sich somit auf etwa 26 000 fl.

Andere Mehrausgaben, immer den Vergleich mit einer ge[]wöhnlichen Abhäsionsbahn im Auge, kommen nicht vor, da f[ür] die Erneuerung der, in der Praxis einer messbaren Abnutzun[g] nicht unterliegenden Zahnstange, noch für Mehrunterhaltun[g] des Geleises Ausgaben nicht eintreten. Es muss also der obig[e] Betrag von 26 000 fl. jenem Kapitale entgegen gehalten werde[n,] welches der Bau von 1 km Adhäsionsbahn im Gebirge erforder[t.] Es bedarf nämlich, um dem obigen Beispiele zu folgen, b[ei] 2 Steilrampen, wovon die eine das Steigungsverhältniss vo[n] 30 pro Mille, die andere eine solche von 60 pro Mille besitzt, b[ei] Anwendung des günstigeren Verhältnisses zur Ersteigung ei[ner] und derselben Höhe nahezu der doppelt so grossen Bahnläng[e.] Nun sind die auf solche Weise bei gleicher Leistung in E[r]sparung kommenden Baukosten, auf 1 km Bahn bezogen, fü[r] eine nach Art der Semmering-, Brenner-, Arlbergbahn ausge[]führte Gebirgsbahn so gross, dass ein Betrag von 26 000 [fl.] gewiss nicht in Betracht kommen kann. So betragen die Ba[u]kosten für die Gebirgsstrecke Landeck-Bludenz der Arlbergbah[n] pro 1 km ausschl. des Arlbergtunnels 200 000 fl. und einsch[l.] desselben 500 000 fl. Die Linie Schrambach-Neudorf, als ge[]wöhnliche Hauptbahn zweiten Ranges ausgeführt, würde pr[o] 1 km etwa 130 000 fl. beanspruchen.

Aus denselben Gründen, die wir soeben hier entwickelte[n,] ist auch das System Abt für die Andenbahn in Südamerika pr[o]jektirt und heisst es in einem diesbezüglichen Artikel:

„Das frühere Projekt mit einer grösste[n] Steigung von nahezu 4% d. i. 1:25 ist aufge[]geben, da die Ausführung und der Betrieb z[u] theuer geworden wäre. Aus Gründen der Er[]sparniss und der Sicherheit ist beschlosse[n] worden, das vom Verein Deutscher Eisen[]bahnverwaltungen prämiirte System Ab[t] anzuwenden, nachdem eingehende Unter[]suchungen dasselbe als das beste der für de[n] Betrieb starker Steigungen gegenwärti[g] vorhandenen Systeme nachgewiesen hatten."

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass die Anwendung de[s] Systems Abt ausser bei den bereits genannten Projekten noc[h] an den verschiedensten Stellen der Erde theils bereits durch[]geführt ist, theils in der Durchführung begriffen ist. In Oeste[r]reich werden ausserdem die Bahnen Schrambach-Neuberg mi[t] Abzweigung nach Gusswerk, und der Uebergang über den Iwa[n] nach Serajewo in Bosnien auf Staatskosten jetzt gebaut.

In Asien ist die Bolangpassbahn und in Südamerika di[e] Venezuelabahn unter Anwendung des Systems Abt gebaut.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 250 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die am Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, die Verwaltungen der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins - Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 23. v. Mts.).

Nr. 251 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereins-Versammlung (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 266 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Betriebsreglement des Vereins (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 278 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, betreffend die Redaktion der Vereins-Zeitung und des technischen Vereins-Organs (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 299 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Fischereiverbot in Frankreich (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 315 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen sowie die am Vereins-Rundreise- usw. Verkehre betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abge[]sandt am 30. v. Mts.).

Nr. 316 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwal[]tungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltung de[r] Schweizerischen Nordostbahn, die Dänischen, Schwedische[n] und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Rundreise[]verkehr des Vereins (abgesandt am 28. v. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

In der Sitzung des genannten Verbandes vom 1. Oktobe[r] v. J. wurde festgesetzt, dass alle Verbandsbeschlüsse, welch[e] sich auf die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen[,] Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffende Dienst[]zweige beziehen, von der geschäftsführenden Direktion durc[h] Kundmachungen unter laufender Nummer besonders heraus[]gegeben werden sollen, wenn im einzelnen Fall die Hauptver[]sammlung nicht ein anderes beschliesst. Da die Kenntnis[s] dieser Kundmachungen für unsere Leser von Interesse sei[n] wird, werden wir von jetzt ab das Erscheinen dieser Kund[]machungen eben so kurz bekannt geben, wie solches bezüglic[h] der Ausgabe von Drucksachen des Vereins Deutscher Eisen[]bahnverwaltungen in der Rubrik „Mittheilungen über Vereins[]angelegenheiten" geschieht.

Die uns vorliegenden, seit dem 1. September v. J. ausge[]gebenen Kundmachungen des Verkehrsverbandes **sind** folgend[e]

Kundmachung 12. Vorschriften über die Erhebungen von Konventionalstrafen und Mehrfracht. (Gültig vom 1/9. 89 ab.)

Kundmachung 13. Uebereinkommen zwischen den dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen, betr. Aushändigung von Freifahrtscheinen an die gegenseitigen Bediensteten auf Grund von Empfehlungsschreiben. (Gültig vom 1/9. 89 ab.)

Kundmachung 14. Bestimmungen über Berechnung und Verrechnung von Deckenmiethe. (Gültig vom 1/9. 89 ab.)

Kundmachung 15. Verzeichniss derjenigen Behörden und Dienststellen, welche zur Ausstellung von Leichenpässen zur Zeit befugt sind (gültig vom 1/9. 89 ab), nebst Nachtrag I — ausgegeben am 12/9. 89 — enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des vorstehenden Verzeichnisses.

Kundmachung 16. Bestimmungen über die Behandlung der Fundsachen (gültig vom 10/9. 89 ab), nebst Nachtrag I — ausgegeben am 1/1. 90 — enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der von den Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes eingerichteten Fundbüreaus.

Kundmachung 17. Grundsätze für die Veröffentlichung der Züge für die Beförderung von Viehsendungen. (Gültig vom 10/9. 89 ab im Bereich des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, ausschliesslich der Badischen und Bayerischen Staatsbahn, sowie der Pfälzischen und Holländischen Eisenbahn.)

Kundmachung 18. Verwendung von Wagen mit Einfallhaken für Zollgüter. (Gültig vom 10/9. 89 ab.)

Kundmachung 19. Abfertigung von Reisegepäck auf Freifahrtausweise (gültig vom 15/11. 89 ab), nebst Nachtrag I enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses derjenigen Orte mit getrennten Stationen, zwischen denen eine direkte Gepäckabfertigung auf Freifahrtausweise nicht stattfindet — ausgegeben am 1/2. 90.

Kundmachung 20. Beigabe von Ladungsverzeichnissen. (Gültig vom 15/1. 90 ab).

Ferner sind zur Ausgabe gelangt:

Nachtrag I zur Kundmachung 1 (gültig vom 1/1. 90 ab) enthaltend die Aufhebung derselben,

Nachtrag II zur Kundmachung 4 — ausgegeben am 15/9. 89 — enthaltend Ausführungsbestimmungen zur Anlage D des Betriebsreglements.

Nachtrag II zur Kundmachung 9 — ausgegeben am 1/2. 90 — enthaltend Aenderungen zum Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Aufnahme und Auslieferung der in Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements unter Nr. I bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) geeignet sind.

Nachtrag III zur Kundmachung 11 — ausgegeben am 1/2. 90 — enthaltend Aenderungen und Ergänzungen in der Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Ausgabenplus der Eisenbahnen

wird sich bei den vorjährigen Bilanzen in zweifacher Hinsicht geltend machen. Die Preissteigerung der meisten Verbrauchsartikel wie Kohle, Eisen, Kupfer usw., andererseits der Schwellen (seit 1888 um nahezu 40%) erhöhte bei allen Bahnen den Betriebskoeffizienten; leider ist ein stetiger Rückgang dieser Preise nicht vorauszusehen, da der momentane Preissturz der Montanprodukte als ein Börsenmanöver anzusehen ist. Die in zweiter Beziehung eingetretene Erhöhung der Ausgaben hat eine vorwiegend humanitäre Seite. Es musste bei den meisten Bahnen die Lage des Subalternpersonals durch ausreichende Dotirungen verbessert werden; die Regierung drängt weiter auf die vollständige Sicherung der Leistungsfähigkeit der Pensionsinstitute, welche nach einer streng mathematischen Berechnung durchgehends passiv wären, daher zu deren Stärkung den Unternehmungen grosse Opfer obliegen werden; solche erwachsen auch durch die Schaffung der neuartigen Krankenkassen und durch die gesetzlich neu statuirte Arbeiter-Unfallversicherung. Endlich müssen auch alle bisher offenen Bremshütten binnen kurzer Frist gedeckt werden, was ebenfalls grosse Ausgaben verursacht.

Die Reservefonds der Eisenbahngesellschaften.

Wie die „Zeitschr. f. E. u. D." meldet, hat das Oesterreichische Handelsministerium diese Fonds einer Prüfung unterzogen, wobei sich ergeben hat, dass die Rücklagen bei den einzelnen Gesellschaften thatsächlich nicht vorhanden und für Investitionen verwendet waren, daher nur als rechnungsmässige Posten in der Bilanz ausgewiesen erscheinen. Nachdem dadurch dem eigentlichen Zwecke der Reserven, welche eine Rücklage für gewisse Eventualitäten bilden sollen, nicht entsprochen wird, hat die Regierung in letzter Zeit ihren Einfluss dahin geltend gemacht, dass die Reservefonds wirklich pekuniär existiren, in sichern Effekten angelegt und als gesondertes Vermögen der betreffenden Gesellschaft ausgewiesen werden. Die Aussig-Teplitzer und die Buschtĕbrader Bahn, welche ihre Reserven ganz verbaut hatten, mussten dieselben bei ihrer jüngsten Kapitalsvermehrung wieder effektiv herstellen, obwohl die letztere Bahn dagegen eine Vorstellung beim Handelsministerium erhob.

Die Konzessionirung von Pferdebahnen in Ungarn und Kroatien.

Bezüglich solcher Konzessionirungen besteht schon seit lange eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Ungarischen Handelsminister und dem Banus von Kroatien. Letzterer glaubt nämlich, dass die Pferdebahnen als gewöhnliche Fuhrwerkzeuge und nicht wie die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen anzusehen sind, daher zu dieser Konzessionirung die betreffenden Lokalbehörden berechtigt sein sollten, während der Ungarische Handelsminister die entgegengesetzte Ansicht vertritt und eine solche Konzession von seiner Zustimmung abhängig machen will. Diese letztere Ansicht hat auch in einem jüngst in Anwesenheit des Banus abgehaltenen Ministerrathe obgesiegt, in welcher der Beschluss gefasst wurde, dass die Konzessionirung der Strassenbahnen (ohne Unterschied ob mit Pferde- oder mit Dampfbetrieb) bei Rücksichtnahme auf die betreffenden Lokalinteressen im Einvernehmen mit dem Banus zur Kompetenz des Königlich Ungarischen Handelsministeriums gehört, welches auch ermächtigt wurde, eine diesbezügliche Vorschrift einvernehmlich mit dem Banus festzustellen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zu technischen Vorarbeiten und zwar dem Edmund Schiller in Uebelbach für eine Lokalbahn von der Südbahnstation Peggau über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach, dann den Civilingenieuren Gustav v. Cleef und Richard Burchard in Berlin für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Meran der Bozen-Meraner Bahn über Schlanders, Glurns, Taufers und Nauders durch das Ober-Innthal bis nach Landeck zum Anschlusse an die Oesterreichischen Staatsbahnen, ferner den Vorgenannten für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Imst der Oesterreichischen Staatsbahnen durch das Gurglthal über Nassereith, Bieberwier, Ebrwald, Bichlbach und Reutte an die Tirolisch-Bayerische Landesgrenze bei Füssen, sämmtlich auf die Dauer von 6 Monaten, und endlich dem Civilingenieur Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Trient der Südbahngesellschaft über Pergine und Levico durch die Val Sugana nach Tezze und eventuell bis zur Italienischen Landesgrenze, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende 1889.

Ende November 1889 wurden 394.1 km im Baue begriffener Eisenbahnen ausgewiesen, wovon 103,4 km auf Staatsbahnen und 290,7 km auf Privatbahnen entfielen. Im Laufe des Monats Dezember 1889 wurde das zweite Geleise der Strecke Wien-Tulln der Staatsbahnlinie Wien Gmünd (33.3 km) dem Verkehre übergeben; dagegen wuchsen als neue Baulinien zu: die 23,3 km lange Lokalbahn Laibach-Stein (konzessionirt an Freiherrn von Lazzarini und Alois Praschniker) und die 7,7 km lange Lokalbahn Stauding-Wagstadt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am Schlusse des Monats Dezember 1889 stellt sich die Zahl der Baukilometer bei den Staatsbahnen auf 70,1 km, bei den Privatbahnen auf 321,7 km, zusammen also auf 391,8 km fest. Als vollendet konnte bezeichnet werden die Zwittawa-Uferbahn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, als nahezu vollendet das zweite Geleise in der Strecke Krakau-Dembica der Galizischen Carl Ludwigbahn; einen nennenswerthen Fortschritt nahm die Ausführung der Lokalbahn Gross-Priesen-Auscha. — Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter betrug 6 232 Mann (das ist um 7 165 weniger als im Vormonate).

Die Reform der Personentarife in Oesterreich.

Ueber den Stand der zur Einführung einer solchen Reform nothwendigen Vorarbeiten ist in dem der Regierung nahestehenden Journale „Die Presse" ein längerer Artikel enthalten, welchem folgende wesentliche Andeutungen zu entnehmen sind: Die Oesterreichischen Staatsbahnen haben bereits am 1. Juni 1889 auf ihren Wiener Lokalstrecken einen Zonentarif eingeführt und damit den allerersten Schritt zur Anbahnung dieser Reform in der Monarchie gemacht. Die Ungarischen Staatsbahnen seien diesbezüglich am 1. August v. J. allerdings weiter gegangen, doch lasse sich die Rückwirkung dieses

Zonentarifes auf den Verkehr und auf die finanziellen Ergebnisse derzeit noch nicht vollständig überblicken. Gemäss der vom K. K. Handelsministerium dem Oesterreichischen Staatseisenbahnrathe gemachten Zusage werden gegenwärtig eingehende und umfangreiche Studien über die allgemeine Einführung eines Zonentarifs auf sämmtlichen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen gepflogen; von welcher Art diese Reformvorschläge sein und wie weit dieselben sich dem Ungarischen Zonentarife anpassen, oder von demselben abweichen werden, lässt sich heute noch nicht bestimmen; gewiss ist aber, dass Präsident Frhr. v. Czedik, unter dessen unmittelbarer Leitung diese Studien gemacht werden, die Absicht hat, deren Resultat noch so rechtzeitig der Genehmigung des K. K. Handelsministers zu unterbreiten, dass die Reformtarife mit der schönen Jahreszeit auch ins Leben treten können. Die Südbahn hat aus eigener Initiative diese Frage zum Gegenstand ihres Studiums gemacht und dürfte bis zum März d. J. schlüssig geworden sein. Die übrigen Privatbahnen werden, falls die in Rede stehende Reform bei den Staatsbahnen zur Durchführung gelangt, sich dem Einflusse derselben wohl nicht entziehen können. Jedenfalls sind auf der Oesterreichischen Reichshälfte die Schwierigkeiten viel grösser, als auf der Ungarischen, wo diese Reform mit vorzüglicher Berücksichtigung der Hauptstadt Budapest geschaffen wurde, während die grösseren Landeshauptstädte Oesterreichs eine gleiche Berücksichtigung wie ihre Residenzstadt Wien verlangen.

Veräusserung eines nicht reklamirten Gutes (Rechtsfall).

Ein Adressat verklagte die Bahnverwaltung auf den vollen Ersatz für den Verlust eines Gutes, welches binnen Jahresfrist von ihm nicht reklamirt und von der Bahn veräussert wurde, welche ihn blos nach dem Normalsatz nach Abzug der Bahngebühren entschädigen wollte. Alle drei Instanzen wiesen dieses Begehren aus dem Grunde ab, weil der im § 64 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthaltene Ausdruck „Verlust“ in der objektiven Bedeutung des Wortes und nicht blos mit Rücksicht auf den Anspruchsteller als subjektiv zu nehmen ist, daher bei einer solchen Veräusserung des Gutes von dessen Verlust keine Rede sein und somit der Anspruch auf Ersatz des Werthes von der Eisenbahn nicht gestellt werden kann. In der Motivirung wird weiter ausgeführt, dass der fragliche Verkauf ganz reglements-, daher gesetzmässig war; dass der Ersatzanspruch auch nach Art. 408 H.-G. verjährt sei; dass weiter von einem Verluste des Gutes bei dessen erfolgter Veräusserung unmöglich die Rede sein kann; dass andererseits aber der Normalsatz nicht nur den Mangel der Werthangabe des Frachtgutes, sondern auch den Verlust desselben im gesetzlichen Sinne voraussetzt. (Nr. 46 der Röll'schen Sammlung.)

Ein Kartell zwischen der Nordbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Im vorigen Jahre schloss die Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Spezialkartell mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Verkehr von Nordungarn und Galizien via Waagthalbahn-Vlarapass-Austerlitz-Brünn einerseits und via Prerau andererseits. Es handelt sich dabei um den gesammten Kohlenverkehr aus dem Ostrauer Kohlenbecken nach Wien und Brünn und um den grössten Theil des Galizischen Getreide-, Spiritus- und Viehverkehrs, welcher jährlich auf nahezu 10 Millionen Gulden veranschlagt wird. Da die Staatseisenbahn-Gesellschaft seither ihre Strecken von Sudomeritz nach Neudorf und Mähren erweitert hat, verlangt sie für den Fall der Fortdauer des Kartells für sich günstigere Bedingungen als bisher. Hinsichtlich des Verkehrs von Galizien war nämlich die Zwardo-Sillein-Marchegger Route der Staatsbahn schon früher mit der Nordbahn kartellirt. Die Staatsbahn hatte jedoch auf den wirklichen Transport der ihr zukommenden Quote verzichtet und diesen Transport der Nordbahn überlassen und sich mit einer von der Nordbahn nach Vorabzug der Regiespesen dieser letzteren erhaltenen Entschädigung in baarem Gelde begnügt. Die Staatsbahn wird aber nunmehr gegenüber der doppelgeleisigen Nordbahnlinie jedenfalls über zwei Geleise im Verkehre von Wien nach Galizien verfügen, mindestens in der Strecke bis Trencsin-Teplitz, nämlich über die Linie Wien-Neudorf-Kunowitz und Wien-Marchegg-Teplitz. Die Parallelführung der Marchthalbahn in Konsequenz des Baues der bestehenden Sudomeritzer Linie erstreckt sich der Nordbahn gegenüber auf deren Strecke Hradisch-Wien in der Länge von 139 km, via Marchthalbahn wird diese Entfernung 176 km betragen, die Differenz zu Gunsten der Nordbahn beträgt daher 37 km = 27%. Ebenso wichtig als der Transitverkehr, ist jedoch der Lokal- und Zwischenverkehr der Linie Hradisch-Wien. Während heute die Nordbahn ein Verkehrsgebiet nach Osten und in der Breite von 60 km beherrscht, wird dasselbe künftighin ganz und gar der parallelen Staatsbahnlinie zufallen. Die Marchthallinie wird die Städte Skalitz, Holitz, Egbell, Schosberg, Malatzka und Stampfen berühren, deren Verkehr bisher ausschliesslich der Nordbahn zugefallen ist. Was den Verkehr von Galizien und Nordungarn mit Brünn und Wien betrifft, so wird eine Aufbesserung der gegenwärtigen Quote der Staatsbahn im Wege gütlicher Verständigung in jenem Maasse erfolgen, in welchem die Konkurrenz und die Transportberechtigung der Staatsbahn bis zum Herbste d. J. sich gesteigert haben wird.

Die konstituirende Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Somogy-Szobb-Barcser Lokalbahn am 20. Januar d. J.

In derselben wurde bekannt gegeben, dass sich die Gesellschaft mit einem Stammkapital von 1 668 700 fl. konstituire. — Hierauf wurde der genehmigende Erlass des Handelsministers über die wegen Lieferung von Materialien und Herstellung von Baulichkeiten mit der Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Stahlfabrik in Diosgyör abgeschlossenen Verträge vorgelesen. Die Versammlung ermächtigte die hierauf gewählte Direktion zur Abschliessung des Betriebsvertrages mit den Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Gepäcktarifberechnung nach dem Zonensystem.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat eine Erläuterung über diese Berechnung rücksichtlich der Anschlussbahnen veröffentlicht. Die Kalkulation des Reisegepäcks geschieht bei direkter Abfertigung desselben fernerhin nur in der Weise, dass bei Aufgabe von mehreren Gepäckstücken die Tarifirung auf Basis des für die einzelnen Kolli entfallenden Durchschnittsgewichtes zu erfolgen hat, daher in diesem Falle fernerhin von der stückweisen Tarifirung der einzelnen Gepäckkolli abgesehen werden müsse. Wenn eventl. bei stückweiser Tarifirung eine geringere Gebühr entfallen würde, steht es dem Reisenden frei, das Gepäck im Lokalverkehre der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bis zur Anschluss- bezw. Grenzstation aufzugeben, in welchem Falle aber beim Uebergange auf die Anschlussbahn selbes der neuerlichen Gebührenbemessung, bezw. neuen Aufgabe unterliegt.

Fleischtransport.

Die Uebelstände bei den Fleischtransporten aus Galizien und der Bukowina in die Grossmarkthalle in Wien und der Umstand, dass die Fleischwagen häufig mit bedeutender Verspätung einlangen, haben die Niederösterreichische Statthalterei veranlasst, die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu ersuchen, diesbezüglich die Durchführung einiger Verbesserungen zu veranlassen. Diese Verbesserungen hätten namentlich darin zu bestehen, dass in den Sommer- und Herbstmonaten die Zahl der verfügbaren Fleischwagen mit Eisbehältern vermehrt werde, dass ferner auf den Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina die Beförderung von Fleischwagen mit Güter-Eilzügen im regelmässigen Anschlusse an die Güter-Eilzüge der Carl Ludwigbahn und der Nordbahn erfolge und dass endlich die Fleischzüge nur in jenen Stationen, in welchen Fleisch aufgegeben wird, anzuhalten hätten.

Vierzigjähriges Dienstjubiläum des Baudirektors Prenninger der Oesterreichischen Südbahn.

Aus Anlass seines vierzigjährigen Dienstjubiläums wurden dem Baudirektor der Südbahn, Ober-Baurath Karl Prenninger, zahlreiche Ovationen dargebracht. Als einer der ersten erschien der Präsident der Südbahngesellschaft, Baron Hopfen, im festlich geschmückten Büreau des Jubilars, um denselben zu beglückwünschen. Hierauf übergab eine Deputation der Bahningenieure dem Gefeierten sein von Professor L'Allemand meisterhaft ausgeführtes lebensgrosses Porträt. Ausserdem brachten Maschinendirektor Gölsdorf und Verkehrsdirektor v. Pfeiffer, letzterer umgeben von den Vorständen seiner Abtheilung, ihre Gratulationen zu der seltenen Feier dar. Beglückwünschungen waren von allen Seiten nicht nur aus Bahnkreisen, sondern aus allen Schichten der Gesellschaft eingelaufen. Bei dem von zahlreichen Festgästen besuchten Banket hielt der Jubilar eine längere Ansprache, in welcher er unter anderem sagte: „Wenn wir auf die Geschichte der Technik im Eisenbahnwesen während der abgelaufenen vier Dezennien (1850 bis 1890) zurückblicken, so können wir sagen, dass wir am Beginne dieser Periode an der Wiege dieser heute weltbeherrschenden Schöpfung gestanden haben, dieselbe wachsen sahen und an ihrer weiteren Entwickelung redlich mitarbeiteten. Speziell die Oesterreichischen Ingenieure können das thatsächlich auch von keinem Eisenbahntechniker des Kontinents bestrittene Verdienst für sich in Anspruch nehmen, dass sie bei dem Bau von Gebirgsbahnen für alle Zeiten mustergültige Lösungen zustande gebracht haben.“ Prenninger gedachte auch des Generaldirektors der Südbahn, Friedrich Schüler, der vorzüglichen Beziehungen der Beamten der Südbahn unter sich, durch welche die strenge Erfüllung der Berufspflichten so sehr erleichtert werde; er gedachte ferner des Ingenieur- und

Architektenvereins, der namentlich in Bezug auf die soziale Würdigung des Ingenieurstandes so Erspriessliches leistete, und dem er stets ein treues Mitglied bleiben werde; des Wiener Dombauvereins, der einen Herzenswunsch aller Wiener, die Erhaltung des Stephansdomes in seiner Stilreinheit, zu erfüllen strebe und schloss, den ihm gespendeten Ehrenbecher erhebend, mit einem dreimaligen, stürmisch akklamirten Hoch auf den Kaiser, dem er vor 40 Jahren als K. K. Ingenieur und gestern bei Ablegung des Bürgereides Treue geschworen habe. Nach dem Jubilar sprachen noch Vize-Bürgermeister Steudel, Oberinspektor und Direktor-Stellvertreter Zelinka und andere mehr.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Wegen des Deutsch-Böhmischen Ausgleiches, bezw. wegen des Wiedereintritts der Deutschen Abgeordneten in den Böhmischen Landtag wurden nicht weniger als 5 Klubkonferenzen am 26. Januar d. J. in Prag abgehalten, welche bis auf den Jungczechischen Klub, welcher sich seine Genehmigung noch vorbehielt, die in Wien gefassten Ausgleichsbeschlüsse einstimmig genehmigten. Diese Herstellung des inneren Friedens wirkt schon jetzt wohlthätig auf alle unsere gewerblichen und kommerziellen Verhältnisse, sodass auch fast alle Werthpapiere eine mehr oder minder bedeutende Kurssteigerung erfahren. Eine Ausnahme davon machte blos die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (225,25), über welche eine Fluth ungünstiger Gerüchte, trotz des energischen Dementis der Gesellschaft, verbreitet waren: die Bemängelung der Finanzen seitens der Oesterreichischen, weitere Anforderungen seitens der Ungarischen Regierung, der angebliche Rücktritt des Direktionspräsidenten de Serres und dergl. wurden angeführt. Trotz der Realisirung von 8000 Stück Südbahnaktien seitens einer Firma stiegen dieselben doch auf 138.25; für Nordwestbahn (196,50) und Elbethalbahn (221) trat das Haus Rothschild als Käufer auf. Böhmische Bahnen treten wieder ohne willige Abgeber in den Vordergrund. Da die Oesterreichisch-Ungarische Bank in der verflossenen Woche ihren Zinsfuss um ein halbes Prozent ermässigt hat, so fliesst der Börse reichlich wieder Geld zu, daher eine weitere Steigerung der Kurse zu erwarten ist.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung am 14. Januar 1890 gedenkt der Vorsitzende, Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, zunächst in warm empfundenen Worten des Hinscheidens Ihrer Majestät der Kaiserin Augusta, welche bei ihren unablässigen und aufopfernden Bestrebungen zum Wohle der leidenden Menschheit auch dem Eisenbahnwesen insofern näher getreten ist, als sie der Verbesserung des Transportes von Verwundeten und Kranken auf den Eisenbahnen insbesondere, sowie der Einrichtung von Lazarethen und Baracken in Kriegszeiten ihre Fürsorge und Aufmerksamkeit zugewandt hat. Ihr Andenken werde daher in dankbarer Erinnerung fortbestehen.

Hierauf hält Herr Ingenieur Wetzel aus Davos einen Vortrag über die Schmalspurbahn Landquart-Chiavenna (die sog. Scalettabahn). Der Vortrag gibt Veranlassung zu einer Besprechung, an welcher sich ausser dem Vortragenden die Herren Geh. Regierungsrath Professor Reuleaux und Goering betheiligen und in welcher die verschiedenen Gesichtspunkte besprochen werden, welche bei Wahl der Trasse einer Gebirgsbahn vorkommen. Die Scalettabahn ist eine 155 km lange schmalspurige Adhäsionsbahn mit 1 m Spurweite, 45 pro Mille Maximalsteigungen und 100 m Minimalradien; sie durchzieht den ganzen Kanton Graubünden und wird von Landquart über Davos, Samaden und Maloja nach Chiavenna gehen, verbindet also das Rheinthal mit dem Innthal und weiter mit den Italienischen Seen. Die Bahn fand in Landquart (Station zwischen Ragatz und Chur) bereits ihren Anschluss an die Schweizer Normalbahnen und steht bis Klosters seit 3 Monaten in Betrieb; am 1. August 1890 wird sie bis Davos vollendet sein. In Chiavenna, der Anfangsstation der Strecke Chiavenna-Colico, findet sie ihren Anschluss an die Italienische Normalbahn. Bei der Veranlagung der Bahn wird besondere Rücksicht auf einen durchgehenden Betrieb genommen und sind daher alle Spezialsysteme, wie Zahnrad usw. vollständig ausgeschlossen. Der gleiche Wagen, die gleiche Lokomotive soll von Landquart nach Davos und weiter durch das ganze Oberengadin und Bergell nach Italien laufen können, ohne das lästige Umsteigen der Personen und Umladen der Güter erforderlich zu machen. Für die Scalettabahn ist darum die Schmalspur von 1 m gewählt, weil der Verkehr für eine Normalbahn schwerlich genügen würde; dieses besonders in Hinblick darauf, dass die Bahn gezwungen ist, ihren Betrieb auch während des ganzen Winters regelmässig aufrecht zu erhalten. Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn sind im Hochgebirge weit billiger als diejenige einer Normalbahn, so dass die billigere Anlage auch eher ihr Auskommen findet und dadurch imstande ist, einen lebhaften Verkehr auf ihrer Strecke unterhalten zu können, was nicht nur für die Betriebsgesellschaft rentabler ist, sondern auch für das reisende Publikum den Vortheil einer zahlreichen Verbindung auf der Linie bietet. Die Scalettabahn wird auf ihrem Wege Höhendifferenzen zu überwinden haben, wie keine andere Europäische Adhäsionsbahn mit Winterbetrieb; von Landquart nach Davoskulm hat sie sich um 1100 m zu heben, von Chiavenna nach Maloja um 1500 m. Hierzu ist zu bemerken, dass diese Bahn keinen Alpenübergang bilden wird, wie sie der Gotthard und Brenner z. Z. im grossen darstellen; letztere haben ihren Gipfelpunkt viel tiefer wie die Scalettabahn liegen und ersteigen diesen einzig aus dem Grunde, um den Alpenübergang zu ermöglichen; die Scalettabahn hat dagegen ihren Verkehrsschwerpunkt im Oberengadin, also 1600—1800 m über Meer, so recht mitten in den Hochalpen liegen und fährt in diesem in einer Länge von fast 40 km mit sehr geringen Gefällen. Die Urheber der zum Theil ausgeführten und zum Theil sich noch im Stadium des Projektes befindlichen Scalettabahn sind die Herren W. J. Holsboer in Davos und F. Riggenbach-Stehlin in Basel, welchen der Vortragende die ersten technischen Entwürfe für die Konzession ausarbeitete. Die Bauausführung der Strecke Landquart-Davos hat die Firma Philipp Holzmann & Cie. und Jacob Mast im Auftrage eines Baseler Baukonsortiums übernommen. Von der Strecke Davos-Chiavenna ist Chiavenna-Scaufs (Scaufs liegt etwa 3 km von der Grenze des Ober- und Unterengadins entfernt) als gesichert zu betrachten und erfolgte dieses unter Voraussetzungen wie sie theils bereits erfüllt und theils beim Bau der Linie Landquart-Davos in noch höherem Maasse erfüllt sind. Es stehen somit noch in diesem Jahre 50 km der Scalettabahn im vollen Betriebe und weitere 72 km werden voraussichtlich im kommenden Frühjahr in Bau genommen. Das Dienstgewicht der in Verwendung stehenden Lokomotiven beträgt 29 t und können dieselben auf den Rampen mit Maximalsteigungen von 45 pro Mille Züge von etwa 55 t Zuggewicht befördern. Bei Eröffnung der ersten Sektion Landquart-Klosters wurden 42 Personen-, Gepäck- und Güterwagen in Dienst genommen; nach dreimonatlichem Betriebe mussten 44 Wagen nachbestellt werden, weil der Personenverkehr sich gegen früher verdoppelte und der Güterverkehr um 50 % wuchs. Die auch den spezifisch Graubündener Landesinteressen sehr ausgiebig dienende Bahn wird ohne Zweifel eine Touristenbahn werden, die durch den fortwährend wechselnden Charakter der von ihr durchfahrenen Gegend — von der mit Weinbergen umkränzten unteren Schweizerischen Station bis ganz in die Nähe der Gletscherwelt der Hochalpen und wieder hinunter nach Italien, wo Kastanien und Weinberge die Abhänge, an welchen die unteren Italienischen Stationen liegen, schmücken — eine grosse Anziehung ausüben wird. Um die Bahn auch im Winter auf den hochgelegenen Strecken absolut betriebssicher zu machen, wird die Bahn auf den in Betracht kommenden Strecken mit Gallerien überbaut; diese werden jedoch so eingerichtet, dass die Aussicht auf die Berge vollständig unbehindert bleibt.

Hierauf tritt die Versammlung in eine Besprechung des in der vorigen Sitzung von Herrn Civilingenieur Lentz gehaltenen Vortrags über seinen ankerlosen Lokomotivkessel ein. Nach stattgehabter Einleitung der Besprechungen durch Herrn Lentz nahmen an derselben Theil die Herren Maschineninspektor Bork, Herr Direktor Knaudt aus Essen und Herr Geh. Regierungsrath Professor Reuleaux. Letzterer macht auf ähnliche Bestrebungen der Schwedischen Staatsbahnverwaltung aufmerksam, woselbst sehr eingehende Versuche stattgefunden haben, die zu dem merkwürdigen Resultat geführt haben, dass die erzeugte Dampfmenge keineswegs der Heizfläche proportional ist, sondern vielmehr dem Gewicht der durchgehenden Gase, so dass die Heizfläche bis auf die Hälfte verkleinert werden konnte, ohne dass die Dampfmenge abnahm. Redner spricht sich dahin aus, dass nicht nur die Anker bei den Lokomotivkesseln zu beseitigen seien, sondern hält auch die Beseitigung der Vernietungen für dringend wünschenswerth, wie denn bereits in Amerika vielfach die Kessel durch Schweissung der Bleche hergestellt werden; er verweist schliesslich auf das Mannesmann'sche Verfahren, von dessen weiterer Ausbildung vielleicht für die Zukunft ein völlig nahtloser Kessel aus Gussstahl zu erwarten sei — eine Ansicht, welche von anderer Seite aus der Versammlung Bedenken hervorruft.

Bei der stattfindenden Wahl eines Schriftführers wird Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kolle gewählt.

Herr Plechawski aus Wien legt als Gast einen von ihm konstruirten Apparat nebst dazu gehöriger Karte vor, bei welchem durch einen einfachen Mechanismus ermöglicht wird, für jeden beliebigen Ort zu gleicher Zeit die Ortszeit, die Stundenzonenzeit und die Weltzeit zu finden, und der namentlich zur Belehrung insbesondere für Unterrichtszwecke von Werth sein dürfte.

In üblicher Abstimmung werden schliesslich die Herren Hauptmann im Eisenbahnregiment Beschnidt, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hauer und Hauptmann im Eisenbahnregiment Rummel in den Verein aufgenommen.

Aus Italien.

Eröffnungen seit Mitte November bis Jahresschluss 1889.

Die Nebenbahn Bologna-Pieve di Cento ist am 16. November dem Betriebe übergeben worden.

Valsavoia-Caltagirone. Am 20. November wurde die 14 km lange Theilstrecke Valsavoia-Scordia in Betrieb gesetzt und zwar zunächst mit 2 gemischten Zügen in jeder Richtung. Die 3 Bahnhöfe Valsavoia, Leone und Scordia sind für vollen Verkehr eingerichtet. (Die weiteren 4 Strecken Scordia-Militello-Vizzini-Grammichele-Caltagirone sind in Bau, vergl. Nr. 76 S. 764 vor. Jahrg. d. Ztg.)

Neapel-Cumae. Die weitere Theilstrecke von den Bädern bei Neapel (Terme) bis Pozzuoli ist Mitte Dezember der landespolizeilichen Abnahme unterzogen worden; der Tag der Eröffnung ist bislang nicht mitgetheilt.

Uebersicht pro 1889.

An neuen Linien und Strecken wurden laut neuestens mitgetheilter Jahresübersicht eröffnet insgesammt rund 468 km Eisenbahnen, nämlich 60 km I., 37 km II., 130 km III. Kategorie, 149 km Nebenbahnen auf Sardinien und 83 km an Bahnen für Privatbetrieb.

I. Kategorie: im Februar die 6½ km lange Strecke Palmi-Petrace der Linie Reggio-Castrocucco; im März Fornovo-Berceto der Linie Parma-Spezia 21 km (mit 24 Millionen Lire Kosten); im April die rund 24 km lange Hilfslinie dei Giovi; endlich im Juni die 17 km lange Strecke Vallo-Pisciotta der Linie Battipaglia-Castrocucco.

II. Kategorie: Messina-S. Filippo der Linie Messina-Patti-Cerda 28 km und Robilante-Vernante der Linie Cuneo-Ventimiglia 9 km.

III. Kategorie: Argenta-Ravenna, Cesenatico-Rimini und Lavezzola-Massalombarda, alle drei Strecken Theile der Linie Ferrara-Rimini bildend und zusammen rund 69 km lang; Ponte S. Pietro-Usmate der Linie S. Pietro-Seregno, 17,5 km; Ceva-Priola der Linie Ceva-Ormea, 18,5 km; Crevalcore-S. Felice, 11 km der Linie Bologna-Verona, und von Valsavoia-Caltagirone die fast 14 km lange Strecke Valsavoia-Scordia (siehe oben).

Sardinische Sekundärbahnen: die Linien Isili-Sorgono 83 km, Sassari-Alghero 34 km und die zusammen 31,5 km messenden beiden Strecken Tirso-Onniferi-Nuoro der Linie Macomer-Nuoro.

An Private konzessionirte Linien: Neapel-Pozzuoli-Cumae 19,5 km der Neapolitaner Eisenbahngesellschaft; Verona-Caprino 34 km, einer lokalen Gesellschaft gehörig und die 29 km lange Strecke Rom-Albano der Linie Rom-Narni der Römischen Sekundärbahn-Gesellschaft.

Betrieb.

Statistik. Die Verwaltung der Südbahngesellschaft hat im Einvernehmen mit den obersten Behörden des Mittelmeer- und Sizilischen Netzes für die Vorberathung der gemeinschaftlich festzustellenden leitenden Gesichtspunkte der Betriebsstatistik und der besonderen einheitlichen Anordnungen dafür geeignete Kräfte zur Berathung herangezogen, welche ihre Sitzungen bereits im November begonnen haben.

Schiedsgericht. Der vereinigte Ausschuss zur Berathung der neuen Betriebsverträge hat bezüglich einzelner auftauchender Fragen auch als Schiedsgericht aufzutreten. Von 2 gegenwärtig vorliegenden Anträgen ist der eine von allgemeinerem Interesse: das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die Linie Rom-Viterbo der Mittelmeergesellschaft konzessionirt, während die Südbahngesellschaft als Betriebsführerin des Adrianetzes, auf einem entsprechenden Artikel des Betriebsüberlassungsvertrages fussend, den Betrieb dieser Linie beansprucht und auf Anerkennung dieses Rechts dringt, sowie darauf, dass die Regierung für die entstehenden Schäden haftbar gemacht werde. Das Schiedsgericht ist nach genauer Prüfung der Sachlage zu dem Schluss gekommen, dass von der Klägerin ein Vorzugsrecht aus dem Vertrage nicht beansprucht werden könne, mithin die behauptete Schädigung ausgeschlossen und die Klage abzuweisen sei.

Adrianetz, Erneuerung des rollenden Materials. Für abgenutztes bezw. veraltetes Material, Personen- und Güterwagen, dessen Wiederherstellung nicht mehr angezeigt erscheint, ist ein Erneuerungsbetrag von 1 138 000 ℒ veranschlagt worden. Nach einem ferneren Ausschreiben sollen 44 Kesselwagen für Petroleum und 340 Güterwagen (100 geschlossene, 200 hochbordige, 40 niederbordige offene), letztere zu Lasten des Fonds für die erste Ausrüstung des Ergänzungsnetzes hergestellt werden. Die Südbahngesellschaft ist somit ernstlich bestrebt, den Klagen über mangelhaftes Rollmaterial Abhilfe zu verschaffen.

Rollmaterial des Mittelmeernetzes. Die Generaldirektion der Verwaltung hat neuerdings wiederholt mit dem Minister über die geeignetsten Mittel verhandelt, um dem Mangel an Rollmaterial wirksam zu begegnen. Die Gesellschaftsvertretung hatte den Vorschlag gemacht, eine gewisse Anzahl Wagen leihweise zu übernehmen, jedoch war die Regierung der Ansicht, dass die Verwendung der hierzu erforderlichen Beträge nicht genügend würde begründet werden können. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass nach den Betriebsverträgen das für den Betrieb erforderliche Rollmaterial von der Regierung zu stellen ist.

Ständiger Ausschuss für den Betriebsdienst im Hafen Genua. Die Eisenbahnvertreter in diesem Ausschuss haben einen Plan vorgelegt, in welcher Weise vorzugehen ist, um durch Geleiseanlagen, Ladestellen und Brücken allmählich und ohne erhebliche Störung des gegenwärtigen Betriebes die erwünschten Verkehrsbequemlichkeiten herbeizuführen.

Im Anschluss an ebengenannte besondere Einrichtung für den Betrieb in Genua und seinen Häfen, ist von einem anderweitigen Ausschuss eingehend der Betriebsdienst für die Linie Alessandria-Genua beleuchtet worden, wie sich derselbe nach nunmehriger Eröffnung der Hilfslinie dei Giovi stellt und welche Erleichterungen von derselben zu erwarten sind. Als Vorbedingungen, deren Erfüllung zunächst erfolgt sein muss, um den Dienst in erwünschter Weise zweckmässig gestalten zu können, wurden hauptsächlich hingestellt: Vervollständigung des Bahnhofes Novi S. Bovo nebst Einrichtung elektrischen Lichtes daselbst, Aufstellung eines Personenwagenparkes zu Sampierdarena, Errichtung eines weiteren Güter-Lade- (bezw. Ueberlade-) Platzes zu Porta Brignole, ausser Bisagno, Errichtung eines neuen Bahnhofes für Güterwagenaufstellung zwischen Sestri und Voltri, sowie eingehende Regelung der Bahnhofsverhältnisse zu Pra, Sestri Ponente und Voltri.

Turin-Ciriè-Lanzo. Die noch im Verkehr befindlichen Obligationen der Anleihe von 1871 sollen zurückgezogen und statt ihrer 4 600 Stück neue 4 % Zinspapiere verausgabt werden; ein Verein von Genfer Banken (Lombard Odier & Co., Bonna & Co.) besorgt das Geldgeschäft.

Schiffsverkehr über die Meerenge von Messina. Nach einer Zusatzbestimmung der Betriebsverträge zwischen der Regierung einerseits und den Verwaltungen des Mittelmeer- wie des Sizilischen Netzes andererseits ist jede dieser beiden letzteren auf Erfordern gehalten, den gemeinsamen Ueberfahrts- und Verbindungsverkehr über See zu übernehmen.

Die Regierung hatte den beiden Verwaltungen mitgetheilt, dass sie mit Ablauf des zur Zeit noch geltenden Vertrages mit der Allgemeinen Italienischen Schiffahrtsgesellschaft von dieser Bestimmung Gebrauch machen wolle; die beiden Gesellschaften bereiten deshalb geeignete Vorschläge für den fraglichen Verbindungsdienst vor und zwar in dem Sinne, dass derselbe von beiden Verwaltungen gemeinsam übernommen und zur Ausführung gebracht wird.

Bauten und Entwürfe.

Reggio-Castrocucco. Der nur aushilfsweise und vorläufig eingerichtete Bahnhof zu Petrace hat, um dem Handel mit Südfrüchten genügen zu können, erheblich erweitert werden müssen.

Borgo S. Donnino-Cremona. Für die Strecke Cremona-Croce Santo Spirito liegt jetzt der endgültige Bauentwurf der beiden Zufahrtsstrecken zu der im Bau befindlichen Pobrücke vor; Erbauer derselben ist die Nationale Gesellschaft der Werkstätten von Savigliano.

Avellino-Rocchetta Melfi. Auf der Strecke Rocchetta Melfi-Monteverde sind jetzt die Ausführungsentwürfe für die beiden Ofantobrücken (darunter eine schräge Eisenbahnbrücke von 80 m gerader Spannung und eine gemauerte Brücke aus 5 Bogen zu je 12 m lichter Weite) festgestellt worden.

Porto Ceresio-Varese. Die Bauausführung in allgemeiner Spurweite und ganz nach Art der Nordmailändischen Linien will eine Belgische Gesellschaft auf Grund eines kilometrischen Zuschusses von 3 000 L. auf 30 Jahre übernehmen, nachdem zwei andere, gleichfalls Belgische, Gesellschaften aus verschiedenen Gründen vom Bewerbe Abstand genommen.

Die Aetna-Ringbahn. Der Bau und Betrieb der schmalspurigen, sogen. Aetna-Ringbahn (Ferrovia Circumetnea) von Catania über Giarre und Riposto mit Abzweigung von letzterem Bahnhof zur Küste ist genehmigt worden. Nach dem Kostenanschlag ist einschl. des Rollmaterials ein

Betrag von rund 15 300 000 L. erforderlich, entsprechend einem kilometrischen Einheitssatz von 122 542 L., wobei die Bahn als der IV. Kategorie zugetheilt betrachtet wird. Die Gesellschaft der Ferrovia Circumetnea nimmt als Konzessionärin Wohnsitz zu Rom und hinterlegt eine Sicherheit von 400 000 L., welche bei Nichterfüllung der Gesellschaftsverpflichtungen dem Staate verfällt. Letzterer macht sich anheischig, in 9 Jahresbeträgen ab 1893 (zu Anfang je 1 Million, in 1901 den Rest) insgesammt 9 665 464 L. als Beihilfe zum Bau zu zahlen.

Sizilisches Netz. Bezüglich der Linie Messina-Patti-Cerda liegen für die zusammen 66,9 km messenden 5 Baustrecken Zappulla-Acquedolci-Caronia-Tusa-Castelbuono-Cefalù, und bezüglich der Linie Noto-Licata für die 3 Baustrecken Noto-Rosolini-Pozzalo-Sampieri die endgültigen Bauentwürfe vor; der Bau soll mit Ende Januar in Angriff genommen werden.

Lokalbahnen von Biella. Statt der früher konzessionirt gewesenen Schmalspurbahnen Biella-Sagliano Micca und Cossato-Strona ist der „Allgemeinen Lokalbahngesellschaft, Sitz in Brüssel" nunmehr die Genehmigung zum Bau und Betrieb der 3 schmalspurigen Linien (95 cm Spurweite) ab Biella nach Sagliano Balma, über Cossato nach Vallemosso und über Occhieppe nach Mongrande für eigene Rechnung und Gefahr ertheilt worden. Der Staat genehmigt eine kilometrische Beihilfe von 3 000 L. auf 70 Jahre mit Ausschluss der nicht auf eigenem Bahnkörper laufenden Strecken ab Betriebseröffnung der bez. Linien; letztere muss binnen zweier Jahre nach Festsetzung des endgültigen Bauentwurfes erfolgt sein. Die Konzession selbst wird auf 90 Jahre ertheilt.

Dampftrambahnen, elektrische, und Seilbahnen.

Genua-Nervi. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Bau dieses Dampftram als im allgemeinen Nutzen liegend anerkannt.

Der Italienische Tramwayverein hat neuerdings an den Minister der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift bezüglich des Gesetzentwurfes über Trambahnen gerichtet, und ferner einen Zusatzentwurf für die Strassenpolizei-Verordnung aufgestellt.

Die erstere Denkschrift betrifft die in Paris gefassten Beschlüsse des internationalen Trambahnkongresses. Letzterer bezieht sich auf: Unterscheidung der Begriffe „Eisenbahn" und „Trambahn"; gewaltsame Enteignung im öffentlichen Nutzen; Dauer der Konzessionen; Transportabgaben; feststehende Bewachung; Fahrdienst-Regelung in bewohnten Ortschaften, Durchfahren der letzteren; Gemeinsamkeitsstrecken für zwei oder mehr Gesellschaften; Zusammensetzung der Züge; Fahrplan; Tarife; rückwirkende Kraft des Gesetzes; Verordnungen über die Strassenpolizei und freie Beförderung von Postsendungen.

(Einen kurzen Bericht über obenerwähnten Trambahn-Gesetzentwurf behalten wir uns vor. D. Red.)

Seilbahn bei Varese. Nach der „Cronaca Prealpinà" hat eine Belgische Gesellschaft sich zu dem Bau der Seilbahn ab Robarello auf den Sacro Monte in Verbindung mit einer Trambahn Varese-Robarello entschlossen, während eine Englische Gesellschaft eine Bahn auf das Campo dei Fiori zu bauen beabsichtigt. In Verbindung mit letzterer wird ein grosses Gasthaus in schöner Lage, mit allen Bequemlichkeiten der Neuzeit versehen, errichtet werden, von welchem aus sich ein herrliches Panorama der Lombardei dem Auge darbietet. Die von dem Nordbahnhof Varese abzweigende Bahn nach Robarello und auf den Sacro Monte soll schmalspurig, die nach dem Campo dei Fiori als Zahnradbahn aufgeführt werden, dergestalt, dass die Personenwagen ab Varese auch auf letzterer laufen können und ein Umsteigen der Reisenden unterwegs vermieden wird.

Seilbahn im Sant'Anna-Thale bei Genua. Die Bauarbeiten für diese Linie ab Piazza Portello haben bereits begonnen und sollen in 6 bis 7 Monaten zu Ende geführt sein.

Seilbahn von Mondovi. Der staatsseitig bestimmte technische Ausschuss hatte, bevor diese Bahn für die öffentliche Benutzung wiederum freigegeben werden darf, die Vorkehrungen für die Betriebssicherheit eingehend zu prüfen, und namentlich darauf sein Augenmerk zu richten, ob die selbstthätige Bremse von Ferretti dem Zweck thatsächlich zu entsprechen vermag, welchen der Erfinder ihr beimisst; der Ausschuss ist zu dem Beschluss gelangt, statt ihrer die Anwendung des Abt'schen Systems zu empfehlen.

Die Hafenbauten zu Genua.

Nach Beendigung der zunächst in Angriff genommenen Ergänzungsarbeiten werden im Jahre 1892 die Lande- und Anlegestellen eine Gesammtlänge von 11 211 m umfassen; der Flächenumfang für die Güterlagerung wird betragen und zwar: mit Schutzdächern bedeckt 22 917 qm, mit Speichern und Schuppen 27 940 qm, frei 188 622 qm; durch Eisenbahnen bezw. Strassen für Rollfuhrwerk in Anspruch genommen 302 191 qm; mit Bahnhofs- und Dienstgebäuden bedeckt 51 191 qm, insgesammt Ausdehnung der Hafenanlagen 592 861 qm. Zur Vollendung ist ein Gesammtaufwand von 75 601 000 L. veranschlagt worden; hiervon entfielen bisher 34 685 000 L. auf die Hafenarbeiten, 13 600 000 L. auf mechanische Vorrichtungen und 15 316 000 L. auf die Zollgebäude, Rampen, Schuppen, Docks und Werfte u. a. m.

Die Häfen des Königreiches.

Nach der neuesten amtlichen Feststellung besass Italien an Meeres- und Binnenseehäfen folgende Zahlen: 48 Seehäfen I. Klasse, 53 solche II. Klasse und 21 Binnenhäfen, welche als den Meereshäfen gleichwerthig zu erachten sind, sowie 343 minder bedeutende Häfen, Busen, Buchten und Landestellen am Meer. St.

Aus Nordamerika.

Aufgegebene Bahn.

Der gerichtliche Verwalter der 21 Meilen langen Clarinda & Saint Louis Eisenbahn, welche in den Jahren 1879—80 mit einem Kostenaufwande von etwa 8 000 D. für die Meile, hauptsächlich aus dem Betrage der 264 000 D. Schuldverschreibungen gebaut wurde und seit Mai 1884 unter „Receiver" gestellt ist, hat gegenwärtig den Eisenbahnkommissaren von Jowa gemeldet, dass er beabsichtigt, die Bahn aufzugeben und das gesammte Eigenthum, bestehend aus einer Lokomotive und einem Personenwagen, sowie den Schienen und einer kleinen Anzahl von Ackerstücken in Clarinda, zu verkaufen. Der Gesammterlös wird vermuthlich 40 000 D. nicht übersteigen, sodass, nach Deckung der Kosten des Verwalters, für die Inhaber der Schuldverschreibungen, auf welche bereits seit 1. August 1884 Zinsen nicht gezahlt sind, ein Ertrag von höchstens 3 % zu erwarten ist.

Hochbahn in Philadelphia.

Die Philadelphia & Reading Eisenbahngesellschaft hat bei Erneuerung ihres Antrages an die Stadtverwaltung in Philadelphia, wegen Konzessionirung einer Hochbahn daselbst, neue Baupläne mit veränderter Linienführung vorgelegt.

Die Beschlussfassung darüber ist aber stadtseitig, wegen anderer noch schwebender Baupläne einstweilen vertagt.

Freifahrten.

Bei dem Bundes-Eisenbahnamt ist — nach der „Railr. Gaz." — von William A. Harvey gegen die Louisville & Nashville-Eisenbahn wegen Verletzung des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes Beschwerde geführt. Die Bahn soll gewissen Mitgliedern der Stadtverwaltung von Neworleans und anderen Personen Freifahrtpässe, gültig zur Fahrt von Stationen im Staate Louisiana nach verschiedenen Punkten in anderen Staaten, gewährt haben.

Gleichmässige Frachtbriefe.

Die „Trunk"bahnen sind bemüht, eine Vereinbarung wegen Einführung eines einheitlichen Frachtbriefes herbeizuführen. Der Central-Verkehrsverband, innerhalb dessen ein solcher bereits besteht, betheiligt sich bei den Berathungen hierüber und es wird angestrebt, zunächst zwischen beiden Gruppen eine bezügliche Gleichmässigkeit zu erreichen.

Neue nordwestliche Durchgangslinie.

Vom 1. Januar ab ist nach Mittheilung der „Railr. Gaz." eine neue Durchgangslinie von St. Paul-Minneapolis nach Newyork von 1 206 Meilen Gesammtlänge in Wirksamkeit getreten. Dieselbe führt über Maultowoc, Ludigton, Saginan und Port Huron, von dort über die Grand Trunk-Eisenbahn nach Buffalo und dann weiter nach Newyork über die Delaware, Lackawanna und Western-Eisenbahn. Zwischen Maultowoc und Ludington (Michigansee) ist zu diesem Zwecke eine Verstärkung der Dampferflotte vorgenommen.

Verstopfung durch Mehlsendungen.

Die Station Milwaukee war gegen Ende Dezember v. J. der östliche Endpunkt einer Verstopfung durch Mehlladungen, welche sich westlich bis Minneapolis erstreckte und mehrere Wochen zu dauern schien. Nach der „Railr. Gazette" standen allein auf Seitensträngen der St. Paul-Eisenbahn 800 Wagen mit Mehl und die Wisconsin Central-Eisenbahn befand sich in ähnlicher Lage. Die Schwierigkeit lag darin, dass die Bahnen an der anderen Seite des Michigansees das Mehl nicht schnell genug abnehmen, theils aus Mangel an Wagen, theils weil die Boote zu Grand Haven durch Fahrthindernisse abgehalten wurden.

Schlafwagen.

Die neuerlich in der Amerikanischen Presse vielfach erhobenen Klagen über Missstände in den Schlafwagen veranlassen die „Railroad Gazette", dem Gegenstand eine ausführliche Erörterung zu widmen, die manches Bemerkenswerthe über die Amerikanischen Schlafwagen-Verhältnisse enthält und aus der wir daher nachfolgendes wiedergeben:

„Die gestellten Forderungen gehen hinaus auf: geräumigere Waschzimmer, abgesonderte Räume für alleinreisende Damen oder Familien und aufmerksamere Bedienung — kurz, ein Hotel. Weshalb können diese Forderungen nicht erfüllt werden?

Thatsächlich ist dies lediglich eine Frage des Kostenpunkts oder der Sparsamkeit und es kommen dabei verschiedene Grade in Betracht. Der Millionär, die volksthümliche Schauspielerin, der Eisenbahnpräsident und selbst der 10. Vizepräsident oder andere etwas tiefer stehende Oberbeamte bedienen sich des den ersten Grad bildenden Privatwagens. Sie können das obere Bett auf- oder niederheben, sich beliebig oft waschen und sich frei umher bewegen, ohne einen Nachbar zu belästigen. Den nächstfolgenden Grad bildet die Wagenabtheilung, zuerst für regelmässigen Gebrauch von der Mann-Gesellschaft in diesem Lande eingeführt. Hierbei besteht verhältnissmässige Abschliessung und in einer Anzahl neuerlich gebauter Wagen befinden sich je 4—6 Waschgelegenheiten und Aborte, sodass selbst der anspruchsvollste Reisende sich befriedigt fühlen kann. Aber dies, wiewohl sparsamer als der Spezialwagen, ist immer noch viel kostspieliger, als die Benutzung des gewöhnlichen Schlafwagens. In letzterem ist allgemein Platz für 30 Reisende zu je einem Bett, wiewohl die Durchschnittszahl der wirklich benutzten Betten wahrscheinlich nicht über 15—20 hinausgeht. Eine kaum merkliche Stufe niedriger ist der Vergnügungsreisende-Schlafwagen (tourist sleeper), in welchem der Platz etwas weniger knapp zugemessen, dagegen Geld gespart wird durch Verzicht auf Pracht. Für Reisen am Tage hat man den Gesellschaftswagen (drawing room car), in welchem die Zahl der Sitze hinlänglich beschränkt ist, um jedem Reisenden darin eine genügende Menge frischer Luft zu sichern und noch weiter abwärts steht der gewöhnliche Personenwagen, welcher freilich die günstigsten Bedingungen bietet, dagegen den Platz nur sparsam zutheilt und Mangel an frischer Luft und Ventilation bei einem Ueberfluss von Staub beklagen lässt.

Dass die Bahnen nicht jedem Reisenden alle seine Wünsche in der vorgedachten Beziehung erfüllen, liegt einfach nur darin, dass dies sich nicht bezahlt machen würde. Selbst wenn man nur in jedem Schlafwagen für Frauen zwei Abtheilungen besonders bestimmen wollte, würden diese sehr oft während der ganzen Fahrt unbenutzt laufen. Die Zahl der reisenden Frauen ist eine sehr schwankende und ausserdem wird ein grosser Theil derselben vom Gatten begleitet oder gehört zu einer Familie, so dass Absonderung unpraktisch wäre. Die Schlafwagengesellschaften pflegen schon die Frauen, soweit ausführbar, nahe den Enden des Wagens, wo sich die Toilettenabtheilungen befinden, unterzubringen, aber hierdurch wird die geforderte Absonderung nur theilweise gewährt. Das Durchgehen von Reisenden und Fahrbeamten durch den Zug, welches erstere als ein Recht in Anspruch nehmen und letztere als Dienstpflicht auszuführen haben, ist nicht zu beseitigen.

Auf manchen Schlafwagenstrecken ist es höchstens lohnend, einen einzigen Schlafwagen mitzuführen. Neue, dem Personenverkehr sich eröffnende Bahnen führen gewöhnlich Schlafwagendienst ein, um Reisende heranzuziehen. Wettbewerber müssen das gleiche thun, dabei haben sie beide schlechten Verdienst. Aeltere Bahnen zwischen wichtigen Städten mögen ein lohnendes Geschäft machen, wiewohl es sich fragt, ob nicht der Verdienst der Schlafwagengesellschaften in wesentlichem Maasse ausgeglichen wird durch die Verluste der die Wagen befördernden Bahnen.

Auf den lebhaften Strecken der Newyork Central-Eisenbahn haben zwei Züge aus der Stadt Newyork je einen Abtheilungs-Schlafwagen und hierdurch erscheint auch dort dem erwähnten Bedürfnisse genügt; aber ein abgesonderter Platz darin für eine Person ist noch ziemlich kostspielig; in den übrigen fünf täglichen Zügen mit Schlafwagendienst werden dagegen Schlafwagen gewöhnlicher Art mitgeführt. Gegenwärtig beherrscht (kontrolirt) die Pullman-Gesellschaft die früher von der Mann-Gesellschaft gestellten Abtheilungs-Schlafwagen und die Wagner-Gesellschaft hat ebenfalls eine Anzahl von Wagen nach gleicher Grundregel (abgesonderte Räume für Einzelne) gebaut, so dass dem Fortschritt in dieser Beziehung bei deutlich hervortretendem Bedarf nichts entgegensteht. Es ist überall für einen einzelnen theuer, eine ganze Abtheilung für sich allein zu beanspruchen. Selbst wenn aber die Schlafwagengesellschaften geneigt wären, den grösseren Raum oder billigere Sätze dafür zuzugestehen, so würden doch die die Wagen befördernden Eisenbahngesellschaften Einspruch zu erheben haben, denn die Fortschaffung von 1—2 t todten Gewichts für jeden Reisenden kann nur als Luxus betrachtet werden.

Aber die Anforderungen des Wettbewerbs haben in der früheren Zeit die Eisenbahnen zur Gewährung von mancherlei Luxus gegen sehr ungenügende Entschädigung geführt und da wahrscheinlich die Neigung hierzu auch ferner anhält, so ist es keineswegs sicher, dass das Verlangen nach Gewährung grösseren Raumes beim Reisen unbefriedigt bleiben werde. Einige der jetzt laufenden Züge führen besondere Schlafwagenabtheilungen mit abgesonderten Waschräumen, Badeeinrichtungen und anderen Annehmlichkeiten, von welchen noch vor wenigen Jahren durchaus nicht die Rede war. Es ist richtig, dass der Reisende für alle diese Verbesserungen tüchtig zu bezahlen hat, aber es sind, wie gesagt, beständig Bestrebungen im Werke, um die Eisenbahnen anzuregen, ihren Nutzen ganz oder zum Theil auf diese Art von Geschäft zu verwenden und wenn sie diesen Prunk den Reisenden zum Kostenpreis oder darunter zugestehen, so bleibt der Preis natürlich doch immer innerhalb der Mittel einer anwachsenden Zahl von Leuten.

Auf der Chicago, St. Paul & Kansas City-Eisenbahn, welche seit ihrer Eröffnung Mann'sche „Boudoir"-Schlafwagen mit je 2 übereinanderstehenden Schlafstätten mitführt, haben die Züge zwischen Chicago und St. Paul in der Hauptreisezeit einen „Boudoir"- und einen gewöhnlichen Pullman-Schlafwagen, beide zu gleichen Preisen den Reisenden zugängig, und unter diesen Umständen ziehen 75 % der letzteren den Mann-Wagen vor. Ein grosser Theil der übrigen 25 % besteht aus unerfahrenen Reisenden. In den Wintermonaten, in denen ein Wagen genügt, wird ein Mann-Wagen benutzt, obwohl die Bahn zwischen beiden Arten die Wahl hat. Dieser Fall beweist die anwachsende Beliebtheit der Abtheilungsschlafwagen und zeigt auch vielleicht, dass der Geschmack in den verschiedenen Theilen des Landes verschieden ist.

In Bezug auf gute Bedienung scheinen die Gesellschaften bei deren Vernachlässigung sich selbst im Lichte zu stehen. Dieselben werden, wie man vernünftigerweise annehmen kann, das vortheilhafteste Geschäft machen, wenn sie durch ihre Superintendenten fortgesetzt darauf achten, dass jeder ihrer „Conducteure" wachsam, gut unterrichtet und im Besitz eines genügenden Grades der zum Umgang mit Herren und Damen erforderlichen moralischen Eigenschaften sei und jeder Diener (porter) ein einsichtsvolles und betriebsames Interesse an seinem Geschäfte habe." H.

Aus Mexiko.

Länge des Mexikanischen Eisenbahnnetzes Ende 1889.

Nach einer im Ministerium de Fomento aufgestellten Uebersicht hatte das Mexikanische Eisenbahnnetz Ende 1889 eine Ausdehnung von 7 784 km, von denen 4 738 km breitspurig und 3 046 km schmalspurig hergestellt sind.

Ausserdem bestanden zur genannten Zeit in Mexiko noch 234 km Strassenbahnen, und zwar 112 km breitspurig und 122 km schmalspurig.

Mazatlan-Camargo.

Die Konzession für eine von Mazatlan am Stillen Ozean über Durango und Monterey nach Camargo am Rio Bravo führende Eisenbahn hat Herr Francisco Alfaro erhalten. Die Regierung von Mexiko gewährt eine kilometrische Beihilfe von 8 000 Piaster; mit den Bauarbeiten muss in spätestens einem Jahre begonnen sein.

Matamoros-Matehuala.

Am 29. Mai 1889 haben der General Pedro Martinez und Herr H. Davila die Konzession für eine 600 km lange Bahn von Matamoros, einem am rechten Ufer des Rio Bravo an der Grenze von Mexiko und der Vereinigten Staaten gelegenen Hafen, über Linares nach Matehuala an der im Bau begriffenen Linie Venegas-Rio Verde der Nationalbahn erhalten. In Linares wird die neu konzessionirte Bahn die im Bau begriffene Verbindung zwischen Tampico und der Internationalbahn kreuzen.

Nationalbahn.

Die Mexikanische Nationalbahngesellschaft beabsichtigt zwei Zweigbahnen in Angriff zu nehmen: die erste zwischen der Station Zacatecas der Centralbahn und ihrer Hauptlinie, die zweite von ihrer Station Venegas durch die Bergwerksbezirke von Matehuala und Cedral sowie durch ergiebige Ackerbaubezirke nach Rio Verde (240 km). Beide Zweigbahnen sind ebenso wie die Hauptbahnlinie schmalspurig.

Am 16. September 1889 hat die Nationalbahn den neuen Bahnhof von San Luis Potosi, den schönsten ihres ganzen Netzes, eröffnet.

Monterey- und Nordwestbahn.

Dieses Bahnunternehmen ist aus dem allmählich erweiterten Plane, zwischen Monterey und Tampico eine direkte Verbindung herzustellen, entstanden; zur Ausführung des ursprünglichen Gedankens beabsichtigte man eine jetzt im Bau befindliche, 120 km lange und breitspurige Linie von Monterey nach Montemorelos an der schmalspurigen Nationalbahn anzulegen. Noch vor der Fertigstellung fürchtete man sich vor den aus den verschiedenen Spurweiten erwachsenden Unzuträglichkeiten und man beschloss, die Linie bis Venadito an der Internationalbahn zu verlängern.

National-Staatseisenbahn von Tehuantepec.

Die Exekutivgewalt der Vereinigten Staaten von Mexiko wurde bereits durch Gesetz des Kongresses vom 30. Mai 1882 ermächtigt, auf Kosten des Staatsschatzes eine Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec zu bauen und alle für die schnelle Erledigung nöthigen Maassregeln zu treffen.

Die etwa 226 km lange Eisenbahn geht von Coatzacoalcos am Golf von Mexiko (an der Mündung des gleichnamigen Flüsschens) über Tarifa und Minatitlan nach Salina Cruz, dem Hafen von Tehuantepec *) und verbindet auf diese Weise den Golf von Mexiko mit dem Stillen Ozean. Dieselbe ist vertragsmässig bis zum November 1892 betriebsfähig fertigzustellen. Mit der Bahn wird eine Telegraphenleitung zwischen den genannten Häfen, sowie ein eiserner Hafendamm bei Salina Cruz verbunden. Für die Bahn sind 2 Endstationen und 5 Zwischenstationen, welche mit den entsprechenden vollständigen Einrichtungen versehen sind, und ferner 2 Reparaturwerkstätten mit den nöthigen Maschinen und Werkzeugen bestimmt. Das rollende Material ist in genügender Anzahl vorgesehen.

Zur Erbauung der Bahn hatte die Mexikanische Regierung unter dem 15. Oktober 1888 einen Vertrag mit dem Herrn Edward Mac Murdo abgeschlossen, der seinerseits wieder die aus dem Bauvertrage herrührenden Rechte und Pflichten Herrn Salvador Malo übertragen hat.

Die Bahn ist zur Zeit im Bau begriffen und der Erlös der Anleihe wird von den finanzirenden Bankhäusern entsprechend dem Fortschreiten des Baues und nur gegen von der Bundesregierung ausgegebene Certifikate über geleistete Arbeit oder geliefertes Material an den Bauübernehmer gezahlt.

In Gemässheit jener Ermächtigung hat die Exekutivgewalt am 15. Oktober 1888 und 15. Oktober 1889 zwei Verträge unter Genehmigung des Kongresses der Vereinigten Staaten, veröffentlicht durch die Exekutive am 19. Dezember 1888 bezw. 27. November 1889, zwecks Erbauung der Eisenbahn von Tehuantepec abgeschlossen und zur Bestreitung der Baukosten Obligationen im Nominalbetrage von 2 700 000 £ = 55 080 000 ℳ D. Rw., wobei 1 £ zum festen Kurse von 20,40 ℳ bestimmt ist, ausgegeben. Anfangs Dezember v. J. hat die Dresdener Bank einen Theilbetrag von 1 300 000 £ = 26 520 000 ℳ zum Kurs von 77,5 % in Berlin zur Zeichnung aufgelegt, welche Anleihe gute Abnahme fand.

Die Obligationen werden vom Bundesschatzamt vom 1. Juli 1889 ab mit jährlich 5 pCt. in halbjährlichen, am 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres fälligen Raten verzinst und in 50 Jahren vom 1. Juli 1899 ab in gleichen halbjährlichen Raten amortisirt.

Die Amortisation erfolgt in London in Gold al pari durch halbjährliche Ziehungen, welche auf der Mexikanischen Finanzagentur in London unter Beobachtung der erforderlichen Formalitäten am 1. Juni und 1. Dezember jeden Jahres und zwar vom Juni 1899 an stattfinden. Die ausgeloosten Stücke werden publizirt und die Auszahlung derselben geschieht zum Nominalwerthe an jedem darauffolgenden 1. Juli und 1. Januar in Berlin bei der Dresdner Bank oder in London auf der Mexikanischen Finanzagentur und bei Seligman Brothers.

Sobald die Bahn vollständig dem Verkehr übergeben ist, hat die Bundesregierung das Recht, die für die Amortisation bestimmte Zeit von 50 Jahren dadurch zu verkürzen, dass sie eine grössere Zahl von Obligationen durch Ausloosung einlöst. Diese Zahl darf aber den doppelten Betrag der halbjährlich nach Verhältniss der Amortisationszeit von 50 Jahren auszuloosenden Stücke nicht übersteigen und muss 2 Monate vorher von der Regierung publizirt werden.

Die Verwaltung der Bahn ist verpflichtet, monatlich 50 % der Bruttoeinnahmen der Mexikanischen Finanzagentur in London oder der Dresdner Bank in Berlin und Seligman Brothers in London zwecks Verwendung für Zinsen und Amortisation zu überweisen.

Als spezielle Sicherheit verpfändet die Regierung den Obligationeninhabern die National-Staatseisenbahn von Tehuantepec sammt Zubehör, Telegraphenleitung und Hafendamm von Salina Cruz durch eine an erster Stelle eingetragene Hypothek.

Weder das Obligationenkapital, noch die Kupons, noch die Hypothek können von der Bundesregierung irgend einer Steuer oder Auflage unterworfen werden.

Die Obligationen sind in folgenden Abschnitten ausgegeben:

Stück				£		ℳ D. Rw.
30 000	à 20 £	=	408 ℳ	600 000	=	12 240 000
15 000	à 100 „	=	2 040 „	1 500 000	=	30 600 000
3 000	à 200 „	=	4 080 „	600 000	=	12 240 000
48 000	. . . .			2 700 000	=	55 080 000

Die Obligationen lauten auf den Inhaber. Sie sind in Spanischer, Deutscher und Englischer Sprache ausgefertigt und mit Zinskupons versehen.

Kr.

*) Die Richtungslinie der jetzt zu bauenden Tehuantepecbahn hält sich somit im wesentlichen an die vom genialen, im Jahre 1887 verstorbenen Kapitän Eads in Aussicht genommene Schiffseisenbahn, deren Zustandekommen mit dem Tode desselben aufgegeben scheint.

Frachtrecht.

Entschädigungsanspruch wegen Nichtbefolgung einer nachträglichen Disposition über ein auf die Eisenbahn gegebenes Frachtgut. Unverbindlichkeit des nach Art. 27 Abs. 3 des Uebereinkommens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum Betriebsreglement ausgestellten Anerkenntnisses.

St. bei Lindau hatte von H. in Botosani (Rumänien) einen Wagen Weizen gekauft, welcher von der Station Botosani unter der Adresse des St. nach Lindau abgesandt wurde, W. in Botosani erwarb von H. gegen Geldzahlung die Frachtduplikate bezüglich des Wagens. W. liess nun nach der Absendung durch den Stationschef in Botosani an die Güterexpedition in Lindau zwei Telegramme vom 25. Oktober und 1. November abgehen. Nach dem ersten sollte das Frachtgut nur gegen Vorzeigung des Aufgaberezepisses, nach dem letzteren sollte nicht an St., sondern an Y. ausgehändigt werden. Dessenungeachtet wurde der Weizen versehentlich am 30. Oktober an St. ohne Vorzeigung des Aufgaberezepisses ausgeliefert. Der Spediteur K. klagte gegen die Bayerische Eisenbahnverwaltung auf Entschädigung. Seitens der Eisenbahn wurde unter anderen eingewandt: nach dem Uebereinkommen des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen sei bei der Aufgabe der Telegramme auf Ersatz von Schaden infolge unterlassener oder mangelhafter Ausführung der nachträglichen Disposition verzichtet. Das Landgericht und das Oberlandesgericht zu München erkannten den Anspruch auf Ersatz des Schadens von 1 280 ℳ als begründet an. Die Gründe des Urtheils des Oberlandesgerichts führen aus:

„Der Erstrichter kam zur Verurtheilung des Eisenbahnfiskus, weil die klagende Firma als Spediteur nach Artikel 387 mit 360 des H.-G.-B. berechtigt ist, den Ersatzanspruch mit 1 600 Frcs. wegen Verlustes des Guts geltend zu machen, da durch schuldhafte Nichtbeachtung des Telegramms vom 25. Oktober 1883 die Bahnverwaltung in Lindau es veranlasst hat, dass der fragliche Wagen Weizen, über welchen nach Artikel 402 des H.-G.-B. der Absender zu verfügen berechtigt war, letzterem entzogen wurde und dadurch für diesen zu Verlust ging.

Das Frachtgut ist für den Frachtführer dann verloren, wenn er ausser Stande ist, dasselbe nach Art. 403 des H.-G.-B. auszuhändigen, bezügl. zurückzugeben, ohne Unterschied, worin dies seinen Grund hat, und ist es insbesondere gleichgültig, ob das Gut in unerlaubter Weise während des Transports oder trotz erhaltener Contreordre an dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger ausgehändigt wurde (cfr. Eger Frachtrecht 2. Aufl. Bd. I S. 227). Ein Verlust des Frachtguts in diesem Sinne liegt hier vor, und wenn St. die hier fragliche Weizenladung noch nicht bezahlt oder ihren Preis durch Aufrechnung von Gegenansprüchen noch nicht gedeckt haben sollte, so wäre die klägerische Firma nicht verpflichtet, vorerst den St. entweder selbst im Wege der Klage zur Zahlung anzuhalten oder ihn durch H. oder W. ausklagen zu lassen, da hier dem Frachtführer nicht wie dem Bürgen das beneficium ordinis et excussionis zusteht. Was sodann die vom Eisenbahnfiskus vorgelegten beiden Anerkenntnissurkunden vom 25. und 31. Oktober 1883 und dem daraus abgeleiteten Verzicht des K. und H. auf Schadenersatz betrifft, so kann zwar der gewöhnliche Frachtführer oder Flussschiffer seine Haftpflicht aus Art. 395 des Handelsgesetzbuches durch Vertrag ausschliessen oder beschränken; von dieser Vertragsfreiheit sind aber die Eisenbahnen ausgenommen, denn sie sind nach Artikel 423 l. c., abgesehen von den in den Art. 424—431 speziell normirten Fällen nicht befugt, die Anwendung der im Art. 395 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Anfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus **auszuschliessen oder zu beschränken. Die Eisenbahn muss viel-**

mehr auf Anweisung des Absenders das Gut auf dem ganzen Transportweg anhalten und an den Absender oder jeden von ihm bezeichneten Dritten ausliefern, wenn dies nach den Betriebseinrichtungen ausführbar ist und ihre, der Eisenbahn, vertragsmässige Lage dadurch nicht erschwert wird, und sie darf für diesen Fall ihre tarifmässige Theilfracht nebst Reugeld und etwa sonst noch entstehenden Unkosten verlangen; sie hat aber im übrigen den Transport in Gemässheit der Art. 422 und 423 des H.-G.-B. und des § 50 Nr. 9 des Betriebsreglements vom 2. Juni 1874 auszuführen. Die Bestimmung des § 27 Abs. 3 des vom Eisenbahnfiskus in Bezug genommenen Uebereinkommens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum Betriebsreglement, welches Uebereinkommen vom 1. Januar 1881 an in Wirksamkeit getreten sein soll und bei welchem auch die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn als Mitglied des Vereins nach beklagtischer Behauptung betheiligt ist, widerspricht dem Art. 402 Abs. 1 des H.-G.-B. wie den §§ 50 Nr. 9, 59 Abs. 2 und 60 Nr. 1 des Betriebsreglements und es darf die Eisenbahn, wenn sie einer nachträglichen Disposition Folge leistet, dem Absender oder Versender in keinem Falle einen Revers wegen Verzichtes auf Schadenersatz abfordern, sondern ist nur berechtigt, eine ihrem Risiko entsprechende Prämie bezw. einen höheren Frachtsatz tarifmässig sich dafür auszubedingen (cfr. Eger l. c. Bd. I S. 131 u. 132. Bd. II S. 136, 137, 145—151).

Nachdem eine solche Modifikation des Eisenbahnfrachtrechts im Wege des Vertrags gesetzlich und reglementarisch nicht zulässig ist, und die beiden hier fraglichen „Anerkenntnisse" dem K. und H. ohne Zweifel abgefordert worden sind, wie sich dies aus den autographirten gleichlautenden, an den betreffenden Stellen lediglich ausgefüllten Formularen ergibt, welche genau übereinstimmen mit der Anlage zu Abs. 3 des vorerwähnten Uebereinkommens (cfr. den Abdruck dieses Formulars bei Eger Bd. II S. 67), so können die in den fraglichen Anerkenntnissen enthaltenen Verzichte des K. und H. unterlassener oder mangelhafter Ausführung der nachträglichen Disposition vom 25. Oktober 1883 seitens der Eisenbahnverwaltung als ein taugliches Mittel zur Entlastung des Eisenbahnfiskus nicht erachtet werden.

Wenn ferner der Eisenbahnfiskus dem die nachträgliche Anweisung enthaltenden Telegramme vom 25. Oktober 1883 gegenüber den Einwand erhoben hat:

1. dass dieses Telegramm W. aufgegeben habe und die Bahnverwaltung in Lindau Ursache hatte dasselbe zu beachten, da sie den Frachtvertrag nicht mit dem W., sondern mit dem K. abgeschlossen habe;
2. dass sie aus der Fertigung des Telegramms auch nicht habe ersehen können, ob dasselbe resp. die hier fragliche nachträgliche Anweisung „auf der Aufgabestation" nach § 59 Abs. 2 des Betriebsreglements und bezw. „durch Vermittelung der Aufgabestation" nach Art. 27 Abs. 1 des vorerwähnten Uebereinkommens erfolgt ist;
3. dass durch diese nachträgliche Anweisung die vertragsmässige Lage der Bahnverwaltung Lindau als Frachtführer verschlechtert wurde,

so kommt diesen Einwänden gegenüber folgendes in Betracht:

ad 1. Das Telegramm vom 25. Oktober 1883 enthält kein Wort darüber, dass W. dieses Telegramm aufgegeben hat, und folglich konnte dieser Umstand zur Zeit des Empfanges des Telegramms der Güterexpedition in Lindau auch nicht bekannt sein und sie nicht abhalten, der nachträglichen Anweisung Folge zu leisten.

Für die Güterexpedition in Lindau bestand auch gar keine Ursache, danach zu fragen, wer dieses Telegramm aufgegeben hat; ihr musste es nach Art. 402 d. H.-G.-B., § 59 Abs. 2 des Betriebsreglements und § 27 Abs. 1 des mehrerwähnten Uebereinkommens genügen, dass die fragliche Anweisung „auf der Aufgabestation" und durch deren „Vermittelung" erfolgt ist.

Für die Güterexpedition in Lindau war es ferner zweifellos, dass die Anweisung im Telegramme vom 25. Oktober 1883 sich bezog auf den Frachtbrief vom 17. ejusd., nach welchem K. der Absender der hier fraglichen Weizenladung war.

Es kann auch natürlich der legitimirte Vertreter bezw. Bevollmächtigte des Absenders nach den allgemeinen Regeln des Mandats in dessen Namen Anweisung an den Frachtführer ergehen lassen und kann im Geschäftsverkehr, insbesondere in dem einer Eisenbahnverwaltung, welche einem jeden aus dem Publikum kontraktlich zu dienen verpflichtet ist, eine Prüfung des Umstandes, ob eine geschäftlich auftretende Person den Namen, welchen sie sich beilegt, mit Recht führe, als allgemeine Pflicht nicht angenommen werden.

Die Eisenbahn kann daher den Absender eines Guts zu nachträglichen Dispositionen über dasselbe unter demselben Namen für legitimirt ansehen (Eger Bd. II S. 109 unten und 110 oben. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 22 S. 133) und ein anderer Name kommt in der Anweisung vom 25. Oktober 1883 nicht vor, weshalb die Güterexpedition in Lindau gar nichts anderes annehmen konnte, als dass diese Anweisung von dem Absender des Frachtguts, von K. oder von einem Vertreter desselben ausgehe.

Aus der Bestimmung des § 59 Abs. 3 des Betriebsreglements,

„dass die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, andere Anweisungen, als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten"

ergibt sich nicht nur, dass die Aufgabestation verpflichtet ist, solche Anweisungen zu vermitteln, sondern es ergibt sich daraus auch die Verpflichtung der Bahnverwaltung, an welche die nachträgliche Anweisung gerichtet ist, derselben nachzukommen; denn gerade um die möglichste Garantie für die Richtigkeit der Anweisung und für die Identität des Absenders mit dem Anweisenden zu gewähren, haben solche auf der Aufgabestation zu erfolgen und durch Vermittelung der Aufgabestation, die allein die Legitimation des Anweisenden als Absender ausreichend zu prüfen vermag und auch dafür verantwortlich ist, dass die Legitimation des Anweisenden in Ordnung ist (cfr. Eger Bd. II S. 142).

Der Stationschef in Botosani hat nun den W. zur Aufgabe der hier fraglichen Anweisung als legitimirt erachtet, und dass er wirklich legitimirt war, zeigt der Erfolg, denn auch der Absender K. hat diese Legitimation des W. anerkannt, indem er ja auf diese Anweisung des W. die erhobene Klage stützte und gleich am Eingang derselben hervorhob, dass die Firma W. in Botosani in seiner, des K. Vertretung gehandelt habe.

ad 2. Dass die nachträgliche Anweisung vom 25. Oktober 1883 auf der Aufgabestation in Botosani und durch deren Vermittelung erfolgt ist, steht durch die zeugenschaftliche Vernehmung der beiden W. und des damaligen Stationschefs in Botosani, Namens H., fest und ist jetzt auch vom Eisenbahnfiskus nicht mehr bestritten.

Aber auch schon zur Zeit des Empfanges dieser Anweisung, d. i. am 25. Oktober 1883, konnte die Güterexpedition in Lindau darüber nicht im Zweifel sein, dass die fragliche Anweisung auf der Aufgabestation in Botosani und durch deren Vermittelung erfolgt ist, und hat sich über diese Thatsache auch die richterliche Ueberzeugung gebildet (cfr. § 259 der C.-P.-O.).

Denn aus der ganzen Fassung der telegraphischen Anweisung vom 25. Oktober 1883 geht hervor, dass dieselbe durch die Aufgabestation Botosani vermittelt wurde, es trägt die Aufschrift: „Aufgegeben in Botosani. Nr. 1191 T. 30 W. den 25. Oktober 1883, 5 Uhr 10 Min. Nach Mittg."

Schon daraus ist deutlich ersichtlich, dass die Anweisung auf der Aufgabestation Botosani und durch deren Vermittelung erfolgt ist, und nach dem Inhalt des Telegramms ergibt sich gleichfalls diese Thatsache, denn dieser Inhalt weist auf die noch rückständigen, bereits im Rollen auf der Bahn begriffenen Weizenladungen von St. hin.

Dem Einwand, dass die Güterexpedition in Lindau nicht wusste, dass die Unterschrift H., die das Telegramm vom 25. Oktober trägt, der Name des Stationschefs in Botosani sei, kann eine Beachtung nicht geschenkt werden. Es besteht keine Vorschrift, dass der depeschirende Beamte ausser seinem Namen auch noch seinen amtlichen Charakter der Depesche beifügt, und selbst wenn die hier fragliche Depesche gar keine Unterschrift getragen hätte, konnte nach der obigen Ausführung für die Güterexpedition Lindau kein Zweifel darüber sein, dass diese Depesche durch Vermittelung der Aufgabestation erfolgt ist.

Dass die Güterexpedition Lindau darüber in der That auch keinen Zweifel hatte, geht daraus hervor, dass sie eine telegraphische Erkundigung über die Provenienz dieser Depesche bei der Station Botosani nicht einzog. Hätte sie darüber einen Zweifel gehabt, so hätte sie gewiss alsbald nach Einlauf des Telegramms darüber telegraphisch in Botosani angefragt, wodurch sich sofort der etwa bestehende Zweifel gelöst hätte. Eine solche Anfrage über den amtlichen Charakter des depeschirenden H. wäre auch eine amtliche gewesen und ist nicht abzusehen, warum sie kostpflichtig gewesen und deshalb diese Anfrage unterblieben sein sollte (cfr. auch Eger Bd. II S. 143).

Ad 3. Nachdem der Art. 402 des H.-G.-B. und in Uebereinstimmung damit auch der § 59 des Betriebsreglements, den Frachtführern zur Pflicht macht, späteren Anweisungen des Absenders, insofern solche durch die Aufgabestation vermittelt sind, Folge zu leisten, kann der Frachtführer mit dem Einwande, dass, weil durch eine solche Anweisung seine vertragsmässige Lage erschwert werde, er die Anweisung überhaupt nicht zu befolgen brauche, eine Beachtung nicht finden.

Seine vertragsmässige Lage begreift ja gerade nach dem Gesetze auch die Pflicht in sich, solche Anweisungen zu befolgen, und hat er allerdings die neue Anweisung daraufhin zu prüfen, ob sie an die Aufgabestation erfolgt und durch dieselbe übermittelt wurde (cfr. Eger II S. 143), und diese Prüfung ist nicht schwer. Ferner ist auch nicht abzusehen, wie durch den Inhalt der Anweisung selbst „nur gegen Vorzeigung des Aufgaberezepisses" die fragliche Weizenladung dem Adressaten

hinauszugeben, die vertragsmässige Lage der Güterexpedition Lindau in ihrer Eigenschaft als Frachtführer in nennenswerther Weise, geschweige denn in einem solchen Grad erschwert worden sein soll, dass sie dadurch in ihren Obliegenheiten, in ihrem Betriebe kontraktswidrig gestört oder in der Sicherheit ihrer Transportmittel gefährdet wurde (cfr. Eger II S. 104, 105).

Der hier fragliche Wagen Weizen wurde ja alsbald nach seiner Ankunft in Lindau wegen Platzmangels der dortigen Schrannenverwaltung übergeben, und wäre dasselbe auch dann geschehen, wenn die nachträgliche Anweisung nicht eingetroffen wäre, so dass es sich lediglich darum handelte, die Hinausgabe des Wagens mit dem Weizen an den St. abhängig zu machen von der Vorzeigung des Aufgaberezepisses durch denselben.

Aber selbst dann, wenn durch diese in der Anweisung enthaltene Bedingung die vertragsmässige Lage der Güterexpedition Lindau erschwert worden wäre, wäre sie deshalb nicht berechtigt gewesen, diese Anweisung ganz unbeachtet, oder was dem gleichkommt, sie so lange liegen zu lassen, bis der Weizen dem Adressaten St. ohne Rücksicht auf die in der Anweisung gestellte Bedingung ausgehändigt worden war, vielmehr hätte sie im Falle einer solchen Erschwerung ihrer Lage nur Ersatz der hierdurch entstandenen Unkosten verlangen können, aber die Anweisung vollziehen müssen (cfr. Eger Bd. II S. 136 zu § 59 des Eisenb.-Betriebsreglements sub lit. a). (Urtheil des Oberlandesgerichts in München vom 20. April 1889.)

Verschiedenes.

Niederlande.

Die Regierung hat nach Mittheilung aus dem Haag vom 28. Januar bei der zweiten Kammer die Vorlage wegen Ankaufs der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und Theilung des ganzen Eisenbahnnetzes zwischen der „Holländischen Eisenbahngesellschaft“ und der Gesellschaft für den Betrieb der Staatsbahnen eingebracht. Die Kosten werden auf 45 Millionen Gulden geschätzt und sollen durch ein 3 % Anlehen aufgebracht werden.

Aus Schweden.

Die Regierung hat bei dem Reichstage die Bewilligung von 4 000 000 Kronen zur Fortsetzung des Baues der nördlichen Stammbahn von Solleftea nach Vannäs und zum Beginn der Arbeiten an der Strecke von Vannäs über Degerfors nach Ober-Lulea beantragt. Damit würde die Staatsbahn in der Gegend von Boden Anschluss an die Lulea-Ofotenbahn erhalten. Die Regierung weist in einer ausführlichen Begründung auf die Bedeutung hin, welche die schleunige Vollendung dieser Bahn nicht nur für die wirthschaftliche Entwickelung der nördlichsten Provinzen des Landes, sondern auch für den Staat überhaupt haben würde. Die Untersuchung der Eisenerzlager bei Gellivara, welche der Staat veranlasst habe, hätten ergeben, dass bei einem Abbau von nur einem Fuss eine Eisenerzmenge von 22 200 000 Ctr. gewonnen werden könne, und die Eisenerzlager in dem Bezirke Juckasjärvi, die bisher noch unberührt sind, könnten gleiche Mengen liefern. Ferner hätten Wetterbotten und Norbotten zusammen 4 775 000 ha Wälder, wovon 2 863 656 ha dem Staate gehörten, die durchschnittlich jährlich 700 000 Nutzholzstämme liefern könnten; die beträchtlich höhere Verwerthung dieser Hölzer nach Fertigstellung der Bahn als bisher sei unzweifelhaft. Wenn von der Bahn auch kein unmittelbarer Gewinn zu erhoffen sei, so werde doch der mittelbare Gewinn für das Land und die Staatskasse um so grösser sein.

Delagoa-Eisenbahn.

Nach einem Telegramm des „Reuter'schen Büreaus“ aus Lourenzo Marques vom 24. Januar ist die Eisenbahn, welche die Delagoabucht mit dem Transvaallande zu verbinden bestimmt ist, bis zur Grenze des letzteren vollendet.

Personalnachrichten.

Geheimer Ober-Baurath Grüttefien.

Dem am 17. v. Mts. verstorbenen Geheimen Ober-Baurath und vortragenden Rath im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Ernst Grüttefien, auf dessen hervorragende Bedeutung für das Preussische Staatsbahnwesen bereits in Nr. 7 S. 75 d. Ztg. hingewiesen wurde, haben zahlreiche andere öffentliche Blätter ehrenvolle Nachrufe gewidmet, von welchen wir in Ergänzung unserer früheren Mittheilungen nachstehende Angaben auszugsweise entnehmen.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ schreibt u. a.:

Ernst August Leopold Grüttefien war am 18. Dezember 1837 in Neuhaldensleben als Sohn eines Kaufmanns geboren. Des Vaters Lieblingswunsch war, auch den Sohn zum Kaufmann auszubilden, und er sandte ihn daher auf die damalige höhere Gewerb- und Handelsschule nach Magdeburg. Dem Knaben widerstrebte der Gedanke, Kaufmann zu werden, jedoch mehr und mehr, und der Vater gab seinem Drängen, das Baufach ergreifen zu dürfen, bald nach. Die Bauführer-Prüfung legte Grüttefien Ende 1858 ab und war dann bei Eisenbahnbauten an der Westfälischen und später an der Bergisch-Märkischen Bahn beschäftigt. Am 2. August 1864 wurde er nach wohlbestandener Prüfung zum Baumeister ernannt.

Kurz vorher, im April 1864, hatte der Geh. Ober-Baurath Lentze von der Preussischen Regierung den Auftrag erhalten, die Möglichkeit der Anlage eines Nord-Ostseekanals zu prüfen und einen bezüglichen Plan auszuarbeiten. Lentze wählte sich den jungen Baumeister Grüttefien zu seinem Gehilfen, unter dessen wesentlicher Mitwirkung bei den Vorarbeiten und beim Entwerfen dann in den Jahren 1864 und 1865 die bekannten „Lentze'schen Entwürfe“ für den Nord-Ostseekanal entstanden, welche später die Hauptgrundlage bildeten für die nachfolgenden Pläne, den viel genannten Dahlström'schen und den gegenwärtig in der Ausführung befindlichen Kanalentwurf. Auf dem Gebiete des Wasserbaues ist Grüttefien indessen nur in diesen beiden Jahren thätig gewesen; im März 1866 wandte er sich wieder dem Eisenbahndienste zu, dem er sich fortan ganz gewidmet hat. Zunächst war er bis Mitte 1868 bei der damaligen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin beschäftigt. In dieser Zeit war es, wo er — erinnern wir uns recht, nach dem Tode des Professors Schwarz — vorübergehend die Ertheilung des Unterrichts im Eisenbahnbau an der Königlichen Bauakademie übernahm und daselbst überaus zahlreich besuchte Vorlesungen über höhere Mathematik hielt. Von jeher waren die mathematischen Wissenschaften sein Lieblingsfeld gewesen, und mit Freude erinnern sich seine Zuhörer noch heute jener gediegenen, lichtvollen Vorträge. Dieses sein umfassendes Wissen praktisch zu verwerthen war ihm in seiner nunmehr folgenden Thätigkeit bei den Neubauten der Bergisch-Märkischen Bahn, zu welcher er im August 1868 versetzt wurde, namentlich beim Bau der Unteren Ruhrthalbahn, vollauf Gelegenheit geboten. Er war hier mit der Stelle eines Abtheilungs-Baumeisters betraut, die er bis zu seiner Versetzung nach Hannover im Mai 1872 inne hatte.

Eine der Hauptaufgaben, die Grüttefien während seiner Thätigkeit in Hannover zufielen, war die Umgestaltung der dortigen Bahnhofsanlagen, welche in ihrer bisherigen, noch aus der älteren Eisenbahnzeit stammenden Anordnung für den Betrieb der Bahnen selbst, wie für den städtischen Verkehr und die ganze Entwickelung der Stadt Hannover in gleichem Maasse hemmend und einer gründlichen Aenderung bedürftig waren. Diese schwierige Aufgabe in mustergültiger Weise gelöst zu haben, ist in erster Linie Grüttefien's unbestrittenes Verdienst, und zwar ein Verdienst, das weit hinausreicht über diesen Einzelfall. Denn die Grundsätze, welche hier maassgebend gewesen, sind als bewährt befunden und bei späteren Anlagen ähnlicher Art grösstentheils wieder zur Anwendung gekommen. Zudem sind die meisten dieser neueren Bahnhofsanlagen, wie diejenigen in Bremen, Hildesheim, Halle u. a., vor allem aber die grossartigen Anlagen in Frankfurt a/M., unter der unmittelbaren maassgebenden Mitwirkung Grüttefien's entstanden.

Einen ausgezeichneten Vortrag hielt Grüttefien über diese Frage vor zwei Jahren auf der Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine in Köln, in welchem er sich über die Gesichtspunkte, die für die neueren Umgestaltungen der grösseren Preussischen Bahnhöfe leitend gewesen sind, in klarer, musterhafter Darstellung ausliess.*) Als ein besonderes Verdienst darf es ihm hierbei angerechnet werden, dass bei diesen grossen Bauten auch die Architektur zu dem ihr gebührenden Rechte gekommen und die äussere Gestaltung der Bahnhofs-Hochbauten überall tüchtigen, bewährten Meistern anvertraut worden ist.

Neben den grossen Bahnhofsanlagen, die einen nicht unerheblichen Bestandtheil seiner Thätigkeit im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausmachten, war Grüttefien namentlich mit der Bearbeitung solcher eisenbahntechnischen Sachen betraut, bei denen vielfache Berathungen mit anderen Behörden nothwendig waren, weil seine grosse Fachkenntniss und Geschäftsgewandtheit, gepaart mit milder Ruhe und einem freundlichen Wesen, ihn zu solchen Aufgaben besonders befähigten.

Die rastlos strebende Arbeitskraft und die grosse Arbeitsfreudigkeit, die den Verstorbenen auszeichneten, haben vor allem auch dazu beigetragen, ihn aufrecht zu erhalten in Ungemach und Unglücksschlägen, die ihm nicht erspart geblieben sind. Der schwerste Schlag traf ihn, als vor nunmehr neun Jahren die geliebte Gattin ihm entrissen ward und er zurückblieb mit sechs noch im jugendlichsten Alter stehenden Kindern, für welche er nunmehr die ganze schwere Last vereinigter Elternsorgen allein tragen sollte. Und er hat sie getragen in einer Weise, die der höchsten Bewunderung werth ist. Von Natur

*) Derselbe ist im „Centralblatt der Bauverwaltung“ veröffentlicht worden.

selbstlos und bedürfnisslos, suchte und fand er nach der angestrengten Tagesarbeit seine Ruhe und volle Befriedigung fast nur im Kreise der Seinen, in harmloser Freundes- und Familiengeselligkeit.

Das „Militär-Wochenblatt“ widmet dem Verstorbenen folgenden Nachruf, in welchem es dessen Verdienste um das Militär-Eisenbahnwesen hervorhebt:

Das Hinscheiden dieses im Frieden und Kriege bewährten Beamten wird nicht nur bei seinen Fachgenossen, sondern auch in weiteren Kreisen als ein schwerer Verlust beklagt.

Während des Krieges 1870/71 gehörte der Dahingeschiedene der Feldeisenbahnabtheilung Nr. 4 an und fand dort reiche Gelegenheit, seine Tüchtigkeit als praktischer Baumeister unter den schwierigsten Verhältnissen zur Geltung zu bringen. Besonders anerkennenswerth waren seine Leistungen beim Bau der Metzer Umgehungsbahn von Remilly nach Pont-à-Mousson, wobei ihm der Entwurf und die Ausführung der Moselbrücke bei Pont-à-Mousson übertragen war. Es gelang ihm, die 80 m lange Brücke trotz vieler Schwierigkeiten — Anschwellung des Flusses, ungünstiger Flussgrund und anhaltende Regengüsse — in der kurzen Zeit vom 26. August bis 15. September 1870 fertig zu stellen.

Ebenso glänzend trat seine Thätigkeit hervor bei Aufräumung und Fahrbarmachung des vom Feinde gesprengten Tunnels bei Viercy auf der Strecke Soissons-Sevran, eine gefahrvolle Arbeit, welche vom 9. Oktober bis 18. November 1870 fast ununterbrochen Tag und Nacht fortgesetzt wurde. Nach gewaltigen Anstrengungen gelang es, am 19. November 1870 die vorbezeichnete Bahnlinie wieder betriebsfähig herzustellen und dadurch einen Schienenweg bis in den Rücken der Einschliessungsarmee vor Paris zu eröffnen.

Im weiteren Verlaufe des Krieges fiel der Feldeisenbahnabtheilung Nr. 4 die Aufgabe zu, die Bahnlinie Blesme-Chaumont-Nuits sous Bavières wieder fahrbar zu machen, wobei sie öfter durch feindliche Unternehmungen gestört wurde.

Die hervorragenden Leistungen des damaligen Baumeisters Grüttefien wurden durch Verleihung des Eisernen Kreuzes anerkannt.

Seine reichen Kriegserfahrungen auf dem Gebiete des Militär-Eisenbahnwesens konnte der Verstorbene zur Geltung bringen, nachdem derselbe unter dem 6. Juli 1877 als vortragender Rath in die Eisenbahnabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen war. In dieser Stellung hat er bis zum Tode mit Interesse und Hingebung an der Fortentwickelung des Militär-Eisenbahnwesens mitgearbeitet.

Wenngleich naturgemäss seine Thätigkeit auf diesem Gebiete weiteren Kreisen der Armee verschlossen geblieben ist, so war dieselbe doch für die Militärverwaltung von hoher Bedeutung und hat an den unterrichteten Stellen, namentlich im grossen Generalstabe, volle Anerkennung gefunden. Dem Verstorbenen wird für seine militärische Thätigkeit im Kriege wie im Frieden ein dankbares Andenken bewahrt bleiben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Mit dem 1. März d. J. wird ein neues Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Kraft treten, durch welches das gleiche Reglement vom 1. April 1885 nebst den zugehörigen Nachträgen I—XI aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Vereins-Betriebsreglements können (gegen vorherige frankirte Einsendung von 80 ₰ in Baar oder in Deutschen Briefmarken und 10 ₰ für Porto) von der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung (SW. Bahnhofstrasse 3 hier) bezogen werden.

Berlin, den 27. Januar 1890. (265)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Wex.

1. Berichtigungen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. In dem Theil II vom 1. November 1889, besondere Bestimmungen für den Güterverkehr enthaltend, sind auf Seite 3 in der 7. Zeile von oben die Worte: „bleiben vorbehalten und“ zu streichen. Auf Seite 12 in der 3. Zeile von oben ist die Bezeichnung „Zu I 4 e“ in „Zu I 4 g“ abzuändern.

Köln, den 25. Januar 1890. (266)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Deutsch-Italienischer Verband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 23. Oktober v. J. wird mitgetheilt, dass am 18. d. Mts. der volle Verkehr auf der Linie Novara-Domodossola wieder aufgenommen worden ist.

Strassburg, den 23. Januar 1890. (267)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der wegen Eisganges auf der Donau am 10. Dezember v. J. eingestellte Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd wurde am 15. Januar a. c. vorläufig für die Tagesstunden wieder eröffnet.

Budapest, am 29. Januar 1890. (268)
Die Direktion der K. Ungar. Staatsbahnen.

3. Verkehrsstörungen u. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr in der Strecke Czorthow-Husiatyn der nordöstlichen Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn am 16. d. Mts. eingestellt und am 19. d. Mts. wieder eröffnet worden ist.

Wien, am 23. Januar 1890. (269)

4. Güterverkehr.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Zum Verbands-Gütertarife erscheint

a) am 1. Februar 1890 der Nachtrag IV zum Heft 2,
b) am 15. Februar 1890 die Nachträge II zu den Heften 1 und 3.

Dieselben enthalten anderweite Vorschriften für den Verkehr mit den Hamburgischen Kai- und Hafenanlagen, geänderte Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter bei Ausfuhr über See, direkte Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Verbandsstationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Druckexemplare sind bei den betheiligten Stationen, sowie beim Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, zu haben.

Berlin, im Januar 1890. (270 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Mitteldeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarif für den Berlin-Mitteldeutschen Verband der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der Nachträge und kann von dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 26. Januar 1890. (271 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Triest- resp. Fiume-Deutsche Verbände. Zum Tariftheil I, gültig vom 1. Mai 1886, tritt am 1. März l. J. der Nachtrag II in Kraft. Abzüge hiervon können von den Verbandsverwaltungen und von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält Aenderungen der „Allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr“ und zwar: A. des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen und B. der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, wodurch neben vereinzelten Frachterhöhungen überwiegend Frachtermässigungen herbeigeführt werden. Die Erhöhungen treten jedoch erst am 20. März l. J. in Kraft.

Dresden, den 29. Januar 1890. (272)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr (Tarifheft Nr. 1). Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1890 gelangt der Nachtrag IV zum Gütertarif, Heft Nr. 1 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Stations-Tariftabellen und des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bärenstein b. Weichert, Hammerbrücke und Trebanz-Treben der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag kann vom 5. Februar ab von den Abfertigungsstellen bezogen werden.

Erfurt, den 25. Januar 1890. (273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (als geschäftsführende Verwaltung).

Die Haltestelle Krimpenfort wird im diesseitigen Lokalverkehr vom 1. Februar d. J. ab für den Güterverkehr in Wagenladungen zugelassen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 29. Januar 1890. (274 B&W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Für Zink des Spezialtarifs 1 bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Schoppinitz O. S. E. und R. O. U. E. nach Annathal-Rothau, Station der Buschtěhrader Eisenbahn, kommt mit sofortiger Gültigkeit ein direkter Frachtsatz von 2,98 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 25. Januar 1890. (275)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Zu Nr. 10. (1890.)

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg vom 1. April 1889 tritt am 1. Februar d. J. der 5. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecke Walheim b/ Aachen - St. Vith - Ulflingen, neue Entfernungen für die Stationen Breinig und Rheinböller Hütte des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie anderweite Entfernungen für die Station Wolfenbüttel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 1 (Holz) usw.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 29. Januar 1890. (276)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr, Pflaumen - Ausnahmetarif Donau - Süddeutschland vom 20. September 1888. Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangt der II. Nachtrag zur Einführung, welcher neben einer Berichtigung des Haupttarifes Frachtsätze für neueinbezogene Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält.

München, den 26. Januar 1890. (277)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit 15. Februar l. J. gelangt der VI. Nachtrag zum Rhein- und Main-Umschlagstarife für den Verkehr zwischen Oesterreich - Ungarn und Belgien-Holland vom 1. Oktober 1886 zur Einführung.

München, den 25. Januar 1890. (278)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Station Esslingen der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen wird in den Ausnahmetarif für Eisen von Süddeutschen Stationen nach Eger etc. transit vom 1. November 1887 mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen

von Esslingen nach	km	Abtheilung a	Abtheilung b
		für 100 kg in Mark	
Eger transit . .	349	1,06	0,85
Furth transit . .	359	1,09	0,87
Kufstein transit .	327	1,00	0,80
Passau transit. .	396	1,20	0,95
Salzburg transit .	381	1,15	0,92
Simbach transit .	351	1,07	0,85

München, den 25. Januar 1890. (279)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch - Süddeutscher Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 3 vom 1. September 1889. Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Mehl im Verkehre mit den Stationen Crailsheim und Ulm der Württembergischen Staatsbahn ausser Kraft.

München, den 24. Januar 1890. (280)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr, Ausnahmetarif für gedörrtes Obst. Die Gültigkeit des am 31. Dezember 1889 ausser Kraft getretenen Ausnahmetarifs für den Transport von gedörrtem Obst, Pflaumenmuss, Powidl und Lequar von Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Bayern wird bis auf weiteres verlängert.

München, den 25. Januar 1890. (281)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im vorbezeichneten Verbande für den Güterverkehr in Wagenladungen zwischen der Haltestelle Glashütte der Mecklenburgischen Südbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Altona/Ottensen, Hamburg B., Schulterblatt und Sternschanze andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 26. Januar 1890. (282)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn. Für die Beförderung von Düngemitteln, Erde, Kartoffeln und Rüben in Ladungen von 10 000 kg tritt im Verkehr zwischen Frankfurt a/M. einer- und Saargemünd Pf. B. und Scheidt b. St. Ingbert andererseits mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Näheres bei den Güterexpeditionen

Darmstadt, den 25. Januar 1890. (283)
Direktion der Main-Neckarbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Holztransporte des Sp.-T. 2 bis zu 19 m Länge werden bei Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagen mit Gültigkeit bis Ende Dezember l. J. im Refaktiewege folgende ermässigte Frachtsätze zugestanden u. zwar:

nach Stationen der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen u. zwar:	Dresden-Altstadt	Dresden-Friedrichstadt	Dresden-Neustadt	Grossenhain	Königstein	Pirna	Schandau
	in Mark pro 100 kg						
Von Caslau .	0,69	0,71	0,72	0,81	0,58	0,63	0,56
„ Sedletz-Kuttenberg . .	0,67	0,69	0,70	0,79	0,56	0,61	0,54

Wien, am 25. Januar 1890. (284)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Krakau	1,71 *M.*
Von Schönpriesen-Umschlag nach Krakau	1,66 „
Von Dresden-Elbkai nach Krakau	2,18 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 29. Januar 1890. (285)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Verding von Produkten, Farben, Oelen, Lacken und Glas usw. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen:

200 Buch Blattgold, 3 400 kg Wiener und natürlicher Bimstein, 470 kg Borax, 7 600 kg Caput mortuum, 2 650 kg Umbra, 1 350 kg trockene Spachtelfarbe, 5 000 kg Ocker, 2 700 Kilogramm Bleimennige, 600 kg Silberglätte, 3 000 kg Zinkweiss, 12 400 kg Bleiweiss, 5 560 kg Asphaltlack, 3 650 kg Terebine, 9 000 kg Terpentinöl, 70 000 kg Leinöl, 320 kg Schellack, 620 kg Leim, 2 360 l Spiritus, 110 kg Schwämme, 980 kg Schmirgel, 11 000 Bogen Sand- etc. Papier, 62 200 Bogen Schmirgelleinen, 1 150 qm 2 mm starkes Glas, 2 570 qm 3,5 mm starkes weisses, mattes und Milchglas und 330 qm 3 mm starkes farbiges Glas

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 23 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen etc. und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet

am 15. Februar 1890,
Vormittags 11 Uhr

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. März 1890.

Magdeburg, den 28. Januar 1890. (286)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung einer Centesimal-Brückenwaage. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll

eine Centesimal-Brückenwaage ohne Geleisunterbrechung von 25 000 kg Wiegefähigkeit und 6,5 m Brückenlänge für die Station Garzyn

beschafft werden. Lieferungsbedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 0,50 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Centesimal - Brückenwaage“ zu dem auf Freitag, den 7. Februar 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 24. Januar 1890. (287)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1890 bis 1. April 1891 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 15. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von

65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.
Giessen, den 21. Januar 1890. (288)
Grossherzogliche Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien
Verkauf von 6 Stück ausser Betrieb gestellten Lokomotiven. Angebote sind bis Montag, den 10. Februar 1890, Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf zum Verkauf gestellte Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.
Angebotsbogen und Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen postfreie Einsendung (in Baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken) von 50 ₰ bezogen werden. Für Postanweisung oder Werthbrief sind 5 ₰ Bestellgeld mehr einzuzahlen.
Zuschlagsfrist bis 24. Februar d. J.
Berlin, den 24. Januar 1890. (289 MG)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 11. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Februar 1890.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

Einleitung.

Eine genaue Darstellung der Güterbewegung auf den Eisenbahnen nach Waarengattungen und Verkehrsrichtungen (Versand- und Empfangsbezirken) ist ein unentbehrliches Hilfsmittel für die Beurtheilung der wirthschaftlichen Lage und Entwickelung eines Landes und der einzelnen wirthschaftlich zusammengehörigen Verkehrsbezirke desselben. Die im Jahre 1882 vom Königlich Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete Güterbewegungsstatistik, zu welcher fast sämmtliche Deutschen Bahnverwaltungen den Stoff liefern, hat dementsprechend bei wichtigen Verkehrserörterungen (Regelung der Frachten im Kreise der Eisenbahnverwaltungen und in den Verhandlungen mit den Eisenbahnräthen usw.) die wichtigsten Dienste geleistet, und die bei ihrer Einrichtung gehegten Erwartungen vollständig erfüllt.

Seit dem Jahre 1887 ist das umfangreiche, die Güterbewegung betreffende statistische Material, welches in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten gesammelt wird, dadurch den Interessenten noch zugänglicher gemacht worden, dass neben der tabellarischen Form, in welcher dasselbe in der die ganze Güterbewegung umfassenden Statistik*) zusammengestellt wird, im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt eine kartographische Darstellung einiger besonders wichtigen Frachtartikel als ein besonderes Werk bearbeitet und jährlich herausgegeben wird, wie solches kürzlich wieder für das Jahr 1888 geschehen ist*).

*) Aus dieser grossen Statistik bringt das in dem genannten Ministerium herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen“ jährlich Auszüge.

Diese kartographische Darstellung hat ihre volle Berechtigung, denn aus ihr lassen sich Einzelangaben meistens schneller wie aus einer tabellarischen Zusammenstellung entnehmen und bringt ein geographisches Bild die Ausdehnung der Beförderung eines Transportartikels namentlich dem Laien deutlicher zum Bewusstsein als tabellarische Zahlenreihen.

Die 7 Frachtartikel, deren Beförderung auf je einer der 7 Karten graphisch zur Anschauung gebracht wird, sind folgende:

1. Braunkohle,
2. Steinkohle,
3. Weizen und Spelt,
4. Roggen,
5. Mehl und Mühlenfabrikate,
6. Roheisen,
7. Façoneisen aller Art.

Für diejenigen unserer Leser, welche dieses Kartenwerk noch nicht zu Gesicht bekommen haben, theilen wir mit Anlehnung an die Bemerkungen, welche auf dem Umschlag des

*) Siehe die Anzeige des Werks in Nr. 6 S. 61 d. Ztg.

Werkes vorgedruckt sind, folgendes hinsichtlich der Darstellungsform mit:

Auf den 7 Karten, deren jede das Deutsche Reich mit den angrenzenden Gebieten darstellt, wird die geographische Lage und Abgrenzung der einzelnen (64) Verkehrsbezirke, in welche Deutschland und das umgebende Ausland für die Zwecke der Güterbewegungsstatistik eingetheilt ist*), ersichtlich gemacht.

Die farbig geschiedenen Bezirke sind auf den Karten durch in kleine Kreise eingeschlossene Ordnungsnummern bezeichnet, deren Namen aus dem jeder Karte beigedruckten Verzeichniss der Verkehrsbezirke zu ersehen ist.

Die von den einzelnen Bezirken abgesandten bezw. dort angekommenen Mengen sind an der betreffenden Stelle — oder wo der Raum nicht ausreicht, am Rande der Karte auf folgende Weise dargestellt:

I. In die Verkehrsbezirke des Deutschen Reichs ist:

1. die Summe der im Versandbezirke verbliebenen, also nur innerhalb desselben beförderten Gewichtsmengen (in den Karten mit V. i. B. = Verkehr im Bezirk bezeichnet),
2. die Gewichtsmenge des Versandes nach den anderen bezw. des Empfanges aus den anderen Bezirken (in den Karten mit V. in rother bezw. mit E. in schwarzer Schrift bezeichnet) a) insgesammt und b) bezirksweise,

II. in die Verkehrsbezirke des Auslandes dagegen die Gewichtsmenge des Versandes bezw. Empfanges, welche in das Deutsche Reich auf Eisenbahnen ein- bezw. von dort ausgeführt worden ist, a) insgesammt und b) bezirksweise eingetragen.

Der Versand ist somit zur besseren Uebersicht in rother, der Empfang einschliesslich des Verkehrs innerhalb des Versandbezirks in schwarzer Schrift bezeichnet.

Die Ordnungsnummern der Verkehrsbezirke, nach oder von welchen die Beförderung erfolgt ist, sind neben den Gewichtsmengen in Klammern angedeutet. Mit Hilfe dieser Nummern wird unschwer der Bezirk, aus oder nach welchem die daneben vermerkte Frachtmenge versandt ist, ermittelt, da jeder Bezirk durch die zugehörige Ordnungsnummer in hervorstechender Weise bezeichnet und ausserdem (wie bereits angeführt) am Rande der Karte ein Verzeichniss der Verkehrsbezirke angefügt ist.

Die Gewichtsmengen sind übereinstimmend mit der Güterbewegungsstatistik in Tonnen (1 t = 1000 kg), jedoch unter Weglassung der in letzterer berücksichtigten überschiessenden halben Tonnen angegeben.

Die Gesammtmengen sind in der Darstellung behufs Erhöhung der Uebersichtlichkeit durch farbige Quadrate hervorgehoben, deren Grösse zu den Summen in Verhältniss steht. Diese in die einzelnen Verkehrsbezirke eingetragenen Quadrate gewähren eine schnelle Uebersicht über die genannten 3 Verkehrsarten.**) Zur Vergleichung ist ferner in den Karten bei den Gesammtverkehrsmengen die Ziffer des Vorjahres aufgeführt (bei den nach und von den einzelnen Bezirken beförderten Mengen wegen Raummangels nur durch + oder — angedeutet, ob eine Zu- oder Abnahme stattgefunden hat).

Erweitert ist das Bild der Güterbewegung auf den Eisenbahnen mit Unterstützung des Kaiserlichen Statistischen Amts in Berlin durch Angaben über den hauptsächlichsten Schiffsverkehr auf den binnenländischen Wasserstrassen, sowie in den wichtigeren Seehafengebieten, indem in den Karten bei den wichtigeren Schiffsstationen der grossen Stromgebiete, sowie bei den Seehäfen die Mengen der Ein- und Ausfuhr mit blauen Ziffern angegeben ist. Für den Flussverkehr sind die Richtungen zu Berg und Thal durch Pfeile bezeichnet, bei den Seehäfen einzeln die Gewichtsmengen aufgeführt, welche von und nach den wichtigeren überseeischen Gebieten befördert werden.

Als werthvolle Ergänzung der Karten findet man auf deren Rückseiten die verschiedensten Notizen, betreffend die in der Karte dargestellten Frachtartikel, beigedruckt, welche wegen Raummangels in der Karte selbst keinen Platz finden können. So z. B. findet man dort in betreff derjenigen Orte des Reichsgebiets, welche grössere Mengen des dargestellten Artikels (1000 bezw. 500 t) versandt oder empfangen haben, Angaben über den Aus- und Eingang, während auf den Karten selbst dieser Verkehr nur insoweit zur Darstellung gebracht werden kann, als diejenigen Orte, welche besonders grosse Mengen der betreffenden Frachtartikel versandt oder empfangen haben, roth bezw. schwarz unterstrichen sind. Insbesondere findet man dort auch unter Benutzung der „Monatshefte der Statistik des Deutschen Reichs“ zusammengestellte Uebersichten über die Produktions-, bezw. Ein- und Ausfuhrverhältnisse der in der betreffenden Karte dargestellten Frachtartikel, welche durch Vergleichung mit dem Vorjahre ergänzt sind. Auf diese Weise ist das Werk zu einer übersichtlichen Darstellung der Produktion und der gesammten Beförderung der betreffenden Frachtartikel im Deutschen Reich gestaltet worden und trägt durch seine ansprechende Form nicht wenig dazu bei, für das grosse Werk der Güterbewegungsstatistik der Deutschen Eisenbahnen grössere Kreise zu interessiren.

Es sei uns nunmehr gestattet, die auf den einzelnen Kartenblättern mitgetheilten statistischen Ergebnisse der dargestellten Frachtartikel näher zu beleuchten und nachzuweisen, in welchem Umfange die Bahnbeförderung dieser Artikel von den Produktions- bis zu den Verbrauchsplätzen und die Produktion selbst in bestimmten Gebietstheilen des Deutschen Reichs und des Auslandes aufgetreten ist, und in welchem Maasse der Schiffsverkehr auf den Deutschen Strömen, der Seeverkehr in einzelnen Hafengebieten usw. an der Güterbewegung im allgemeinen theil genommen hat.

I. Die Beförderung der Braunkohlen.

Das I. Kartenblatt bringt die Beförderung der Braunkohlen (einschl. der Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquetts) zur Darstellung und wir ersehen aus derselben, dass

1. die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten (Nr. 19);
2. Böhmen (Nr. 54);
3. der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogthum Anhalt (Nr. 18), sowie
4. die Provinz Brandenburg (Nr. 17)

als diejenigen Bezirke hervortreten, welche für die Produktion bezw. für den Versand dieses Artikels besonders in Betracht kommen.

Der Versand aller Bezirke (einschl. der vom Auslande nach Deutschland auf dem Bahnwege beförderten Gewichtsmengen) beträgt 9 280 163 t (1887: 8 589 294 t), während die nachfolgende Uebersicht, in welcher in gleicher Weise, wie bei der vorjährigen Besprechung, sämmtliche Verkehrsbezirke des Deutschen Reichs zu 5 geographisch und wirthschaftlich näher zusammenhängenden Gebieten vereinigt werden, eine Gesammtmenge von 8 464 320 t (1887: 7 808 958 t) — also etwa 91,2 % der oben bezeichneten Versandziffer — behandelt:

	Jahr	Versandbezirk				
		Nr. 17	Nr. 18	Nr. 19	Nr. 54	
		Provinz Brandenburg	Reg.-Bez. Magdeburg usw.	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt u. die Thüring. Staaten	Böhmen	Zusammen
		t	t	t	t	t
Deutschland						
I. Nordwest-[1])	1888	—	—	282	—	282
	1887	—	—	*257*	—	*257*
II. Süd-[2])	1888	—	—	2911	598729	601640
	1887	—	—	*1536*	*429182*	*430718*
III. Nord-[3])	1888	777511	1797785	710795	422128	3708219
	1887	*692159*	*1806602*	*729497*	*413602*	*3641860*
IV. Mittel-[4])	1888	19359	90899	1892638	2014408	4017304
	1887	*19952*	*83825*	*1825329*	*1679565*	*3608671*
V. Ost-[5])	1888	30505	—	535	105835	136875
	1887	*28222*	—	*480*	*98750*	*127452*
Zusammen	1888	827375	1888684	2607161	3141000	8464320
	1887	*740333*	*1890427*	*2557099*	*2621099*	*7808958*

[1])—[5]) siehe umstehend.

*) Man findet diese 64 Verkehrsbezirke, von welchen 15 auf das Ausland fallen, im Jahrg. 1884 S. 722 d. Ztg. bei Besprechung der Güterbewegungsstatistik aufgeführt.

**) Ein Quadrat gibt die Gewichtsmenge des eigenen [Lokal-]Verkehrs, ein zweites den Gesammtversand, ein drittes den Gesammtempfang an.

Es geht aus dieser Uebersicht hervor, dass der Versand

	1888	1887
aus den Regierungbezirken Merseburg und Erfurt und den Thüringischen Staaten	30,8 %	32,7 %
„ Böhmen	37,1 „	33,6 „
„ dem Regierungsbezirk Magdeburg und dem Herzogthum Anhalt	22,2 „	24,2 „
„ der Provinz Brandenburg . . .	9,8 „	9,5 „

betrug und von diesen Mengen

	1888	1887
Nordwestdeutschland	0,0 %	0,1 %
Süddeutschland	7,1 „	5,5 „
Norddeutschland	43,8 „	46,6 „
Mitteldeutschland	47,5 „	46,2 „
Ostdeutschland	1,6 „	1,6 „

empfing.

Der Verbrauch von Braunkohlen aus den mehrverzeichneten 4 Hauptverkehrsbezirken, welcher gegen das Vorjahr um 341 347 t zugenommen hat, blieb auf Nord- und Mitteldeutschland (insbesondere auf die Verkehrsbezirke Nr. 17 Provinz Brandenburg [Berlin], Nr. 18 Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt und Nr. 19 Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten) beschränkt; von den in denselben zur Beförderung kommenden Mengen einheimischer Kohlen (zusammen 5 323 220 t; 1887: 5 187 859 t) verblieben in jenen Bezirken allein 3 588 840 t (1887: 4 186 741 t), also 67,4 % (1887: 80,7 %), welche über die Grenzen der eigenen Bezirke nicht hinausgingen.

Die aus den Böhmischen Braunkohlenrevieren eingeführten 3 141 000 t (1887: 2 621 258 t) gingen hauptsächlich mit

1888	1887	nach
1 771 058 t = 56,3 %	57,0 %	dem Königreich Sachsen;
598 729 „ = 19,0 „	16,1 „	Bayern bezw. den übrigen Staaten Süddeutschlands;
422 128 „ = 13,4 „	20,0 „	Norddeutschland;
100 833 „ = 3,2 „	3,7 „	den Regierungsbezirken Liegnitz und Breslau.

Weder das nordwestliche Deutschland noch eine Reihe von Verkehrsbezirken Süddeutschlands haben Bezüge von Braunkohlen zu verzeichnen.

In betreff der Braunkohlen p r o d u k t i o n, welche auf 16 556 977 t (1887: 15 883 634 t) beziffert wird, ist zu bemerken, dass hiervon 12 696 487 t (1887: 15 872 372 t) = 76,6 % (1887: 80 %) auf Preussen, davon 12 077 770 t (1887: 11 654 944 t) auf den Oberbergamtsbezirk Halle, der Rest auf die übrigen Deutschen Staaten kommt.

Von den geförderten Kohlen gelangten 6 109 044 t = 36,9 % (1887: 5 956 022 t = 37,5 %), und zwar hiervon allein 5 976 202 t (1887: 5 838 176 t) im Gebiete des Preussischen Staates, zur Beförderung auf den Eisenbahnen.

Die auf 5 211 667 t (1887: 4 427 327 t) angegebene E i n f u h r unter Hinzurechnung der obenbezeichneten Produktionsziffer ergibt eine Verkaufsmenge von 21 768 644 t (1887: 20 307 961 t); da hiervon 9 280 168 t = 42,6 % (1887: 8 589 294 t = 42,3 %) auf dem Bahnwege befördert wurden, so ergeben sich 12 488 476 t = 57,4 % (1887: 11 707 405 t = 57,7 %) als durch Landfuhrwerk, auf Flüssen und Kanälen befördert, auf Lager verblieben oder im eigenen Bedarf an den Förderungsgruben verwendet.

Unter denjenigen O r t e n, welche grössere Mengen versandt oder empfangen haben, treten hauptsächlich folgende hervor:

a) im V e r s a n d:

Meuselwitz . . .	mit 719 540 t	Frohse	mit 174 130 t
Bitterfeld . . .	„ 652 866 „	Offleben . . .	„ 172 241 „
Luckenau . . .	„ 473 473 „	Teuplitz . . .	„ 152 020 „
Senftenberg . .	„ 332 448 „	Oberröblingen	„ 139 515 „
Völpke	„ 292 350 „	Magdeburg . .	„ 122 662 „
Förderstedt . .	„ 269 225 „	Biendorf . . .	„ 122 000 „
Nachterstedt . .	„ 217 693 „	Gr. Weissand .	„ 114 632 „
Eggersdorf . . .	„ 207 260 „	Rositz	„ 108 530 „

b) im E m p f a n g:

Berlin	mit 590 625 t	Leipzig	mit 65 726 t
Dessau	„ 202 865 „	Mansfeld . . .	„ 61 583 „
Halle	„ 151 516 „	Finsterwalde .	„ 54 499 „
Forst	„ 98 736 „	Erfurt	„ 53 075 „
Luckenwalde . .	„ 80 897 „	Weissenfels . .	„ 51 552 „
Hennersdorf . .	„ 71 396 „	Merseburg . .	„ 50 463 „

Bei der Beförderung der Braunkohlen auf den D e u t s c h e n W a s s e r s t r a s s e n nimmt hauptsächlich das Stromgebiet der Elbe eine hervorragende Stelle ein; indess erscheinen auf der Karte — des Raummangels wegen — nur diejenigen Schiffsstationen, bei denen Mengen von mindestens 1 000 t — im Ein- oder Ausgang, zu Berg bezw. zu Thal — nachgewiesen wurden. Unter Berücksichtigung dieses eingeschränkten Nachweises waren im Stromgebiet der Elbe

	a) im Eingang zu Thal	a) im Eingang zu Berg
	405 600 t	13 759 t
befördert, wovon hauptsächlich auf Magdeburg .	79 %	—
„ Dresden .	14 „	—
„ Berlin .	4 „	86 %

	b) im Ausgang zu Thal	b) im Ausgang zu Berg
	3 868 t	2 120 t
auf Magdeburg .	100 %	—
„ Dömitz . .	—	100 %

entfallen.

Der D u r c h g a n g s verkehr, welcher auf der Karte überhaupt nicht zur Darstellung gebracht werden konnte, sondern nur tabellarisch nachgewiesen wurde, ist — ebenfalls im Stromgebiet der Elbe — an einer Reihe von Hafenplätzen, Schleusen usw. hinsichtlich der Mengen von mehr als 1 000 t zur Aufschreibung gelangt. Nach letzterer ergibt sich eine Beförderung von

94 265 t (1887: 86 610 t) zu Berg und 2 108 610 t (1887: 1 622 088 t) zu Thal

wovon hauptsächlich auf

	1888	1887		1888	1887
Berlin (Spree)	34,8 %	29,6 %	Schandau-Zollgrenze (Elbe) . .	83,5 %	83,4 %
Gottesgnade bei Calbe (Saale) . .	20,8 „	23,2 „	Niegripper Schleuse (Plauer Kanal) . .	14,1 „	14,3 „
Freiburg (Unstrut) .	15,1 „	23,9 „			
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer) . .	17,4 „	—			

kommen.

S e e w ä r t s gelangten von dem Deutschen Zollausschluss Altona 3 860 t (davon 3 202 t nach Schleswig-Holstein, 161 t nach Hannover, 390 t nach Schweden, 107 t nach Dänemark) zur Ausfuhr.

(Fortsetzung folgt.)

---

[1]) Weserhäfen: Bremen, Bremerhafen usw.; Emshäfen: Papenburg, Leer, Emden; Ruhrrevier der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz; Provinz Westfalen (ausschliesslich des Ruhrreviers); Ruhrort; Duisburg und Hochfeld.

[2]) Saarrevier von Neunkirchen bis Trier; Lothringen; Elsass; Bayerische Pfalz; Grossherzogthum Hessen ausschliesslich der Provinz Oberhessen; Grossherzogthum Baden; Ludwigshafen und Mannheim; Königreich Württemberg und Hohenzollernsche Lande; Königreich Bayern.

[3]) Provinz Pommern ausschliesslich Häfen; Ostseehäfen: Stettin, Swinemünde usw.; Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz ausschliesslich Häfen; Ostseehäfen: Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel; Provinz Schleswig-Holstein und Fürstenthum Lübeck ausschliesslich Häfen; Elbhäfen: Altona, Hamburg usw.; Provinz Hannover, Kreis Rinteln, Herzogthum Braunschweig; Oldenburg ausschliesslich Häfen; Stadt Berlin; Provinz Brandenburg; Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt.

[4]) Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und Thüringische Staaten; Königreich Sachsen; Provinz Hessen-Nassau, Kreis Wetzlar; Provinz Oberhessen.

[5]) Provinz Ost- und Westpreussen ausschliesslich Häfen; Ostseehäfen: Memel, Königsberg und Danzig usw.; Provinz Posen; Regierungsbezirk Oppeln; Stadt Breslau; Regierungsbezirk Liegnitz und Breslau ausschliesslich der Stadt Breslau.

Widerspruch der Düsseldorfer Pferdebahngesellschaft gegen Anlage und Betrieb neuer Linien auf Gemeinderechnung.

Im Jahrg. 1889 Nr. 98 S. 978 d. Ztg. war eine Reichsgerichtsentscheidung mitgetheilt, durch welche der Widerspruch eines Pferdebahnunternehmers gegen die Konzessionirung einer mit seinem Betriebe konkurrirenden elektrischen Bahn zurückgewiesen ist. Dieses Urtheil scheint die städtischen Behörden ermuthigt zu haben, gegen die bisherigen Betriebsunternehmer Stellung zu nehmen und Konkurrenzunternehmungen zu schaffen. Wenigstens wird aus Düsseldorf gemeldet, dass städtischerseits 3 neue Linien ausgeführt werden sollen, bezüglich welcher eine Bewerbung ausgeschrieben ist. Deshalb lohnt sich eine Untersuchung der Frage, ob und inwieweit die Genehmigungsertheilung zu Bahnanlagen im Gemeinde-Strassenkörper der genehmigenden Behörde das Recht benimmt, weitere Linien zu vergeben oder selbst auszubauen, zumal nicht zu bezweifeln ist, dass unter dem Einfluss der um sich greifenden Verstadtlichungsbestrebungen bald anderwärts ähnliche Versuche auftauchen werden.

Die Düsseldorfer Pferdebahn ist am 6. Februar 1876 in Betrieb gesetzt, gehört einer Belgischen Gesellschaft, welche auf Grund der dem Belgischen Ingenieur Boyaert durch formgerechten und rechtswirksamen lästigen Vertrag vom 29. August 1875 genehmigten bezw. geschaffenen Anlagen gebildet wurde, und hat bisher Gewinne noch nicht vertheilt (vgl. mein Unfallsgefahren-Gesetz § 16 S. 52). Im Vertrage (§ 1) wird ihm die Genehmigung übertragen, auf den öffentlichen Strassen der Stadt, soweit deren Benutzung zu Pferdebahnzwecken behördlicherseits für geeignet erachtet werden wird, eine eingeleisige Pferdebahn nach Maassgabe vereinbarter Bedingungen anzulegen und zu betreiben. In § 2 werden Richtungen und Ausführungsfrist für einige Linien festgestellt, worauf es heisst:

„Bezüglich der weiteren Ausdehnung des Bahnnetzes steht dem Unternehmer das Recht der Priorität in Gemässheit des Art. I der Bedingungen zu."

An letzterer Stelle wird Gegenstand und Natur der Genehmigung erörtert und dabei gesagt: „dieses Recht wird mit Ausschluss jeder anderen Konzession analoger Bahnen ertheilt, welche denselben Weg verfolgen oder in direkte Konkurrenz mit den Wegen treten, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bilden. Gleichwohl behält sich die Stadt das Recht vor, die Anlagen neuer Eisenbahnen in der Verlängerung der gegenwärtig zugestandenen anzuordnen. Für die Ausführung dieser neuen Bahnen wird sie dem jetzigen Konzessionär bei gleichen Bedingungen den Vorzug vor anderen Konzessionsnachsuchern gewähren."

Von den neuen Linien, bezüglich derer eine Bewerbung ausgeschrieben, soll eine vom Corneliusplatz zur Ellerstrasse, mit einer Abzweigung nach der Karlstrasse gehen, welche an zwei Punkten das jetzige Bahnnetz durchschneiden und sich von diesen aus durch dessen Verlängerung bis zu den geplanten beiderseitigen Endpunkten erreichen lassen würde. Unter diesen Umständen nimmt die jetzige Unternehmerin das Recht in Anspruch, der Vergebung oder Selbstausführung dieser Linien zu widersprechen, vielmehr die Anlage und Betriebsgenehmigung für sich zu verlangen, während die städtischen Behörden glauben, an der Selbstausführung oder Weiterbegebung nicht behindert zu sein.

Aus dem Wesen der öffentlichen Strassen kann niemand das Recht ableiten, zur Einlegung von Schienengeleisen in ihnen verstattet zu werden oder der Verstattung an andere zu widersprechen. Wohl aber kann beides durch einen besonderen Rechtstitel erlangt werden (vgl. meine Verstadtlichung § 8 S. 23).

Selbst die Genehmigung der Geleisanlage in einzelnen Strassen gibt noch nicht ohne weiteres ein Widerspruchsrecht oder ein Vorrecht bezüglich Ausführung neuer Linien. Mithin kann es sich stets nur fragen, ob ein Rechtstitel wirksam erworben ist, ob namentlich, falls man sich auf einen Vertrag stützen zu können meint, dieser nach Wortlaut und muthmaasslicher Absicht den geltend gemachten Anspruch gibt. Dabei ist nicht streitig, dass die Genehmigung des Strasseneigenthümers zur Anlage von Schienenwegen im Strassenkörper rein vermögensrechtlicher Natur ist und damit ein zulässiger Gegenstand von Verträgen sein kann. Dem freien Ermessen des Eigenthümers sind keine gesetzlichen Schranken gezogen, er darf sowohl dem Unternehmer beliebige Ausführungsbedingungen stellen, als auch sich selbst in der freien Verfügung über das weitere Strassenland beschränken. Namentlich darf er etwaige später als lästig erkannte Verzichte auf das freie Begebungsrecht nicht etwa aus dem Gesichtspunkte für unwirksam erklärt verlangen, dass es sich darin um öffentlich rechtliche Angelegenheiten handele, über welche Privatabkommen unzulässig seien.

Hiernach liegt der Schwerpunkt der zwischen Stadt und Unternehmer schwebenden Streitfrage lediglich in der Auslegung des Vertrages vom 29. August 1875, welcher, nebenbei erwähnt, ein lästiger ist, indem die Stadt eine Abgabe aus den Betriebseinkünften hezieht, nämlich 3 % der Bruttoeinnahme und 500 ℳ für jeden im regelmässigen Betriebe befindlichen Wagen (meine Verstadtlichung § 15 S. 44 Anm. 6). Es haben die allgemeinen gesetzlichen Auslegungsregeln des Rheinischen Rechtes in Anwendung zu kommen, wonach die muthmaassliche Absicht der Vertragschliessenden zu erforschen ist. Der oben gegebene Wortlaut lässt kaum verkennen, dass die beiderseitige Absicht dahin gerichtet war, dem Unternehmer den ausschliesslichen Betrieb des gesammten Strassenbahnnetzes zu sichern, soweit er nicht etwa die Ausführung geplanter Linien ablehnen würde. Solches folgt einerseits daraus, dass die Anlagegenehmigung für alle Strassen gegeben wurde, deren Benutzung zu Schienenwegen geeignet erachtet werden würde, man also an einen Wechsel der behördlichen Anschauung über die Verwerthbarkeit der Strassen für den Pferdebahnbetrieb zu Gunsten einer Netzerweiterung gedacht hat und diese, erst künftig möglichen Anlagen, dem Bewerber bereits zusicherte, weil anderen Falles statt der Zukunftsform die Gegenwartsform gewählt werden musste. Andererseits wird es unterstützt durch das in § 2 gewährte Vorrecht auf alle erst künftig zur Ausführung gelangenden Linien. Jeder etwaige Zweifel wird durch die Wendung in den Ausführungsbedingungen Art. I gehoben. Hier werden zwei Fälle unterschieden:

a) Parallel- und Konkurrenzlinien,
b) Erweiterungen in Form von Verlängerungen.

Bezüglich der ersteren wird dem Unternehmer ein Untersagungsrecht, bezüglich der letzteren ein Options- bezw. Vorrecht eingeräumt. Vorbehalten wurde der Stadt nur das Recht, Neuanlagen bezw. Verlängerungen anzuordnen, nicht aber solche dem damaligen Unternehmer zu entziehen. Denn hätte das letztere geschehen sollen, so war es jedenfalls auszusprechen, zumal das Entziehungsrecht weiter geht als das beschränkte Anordnungsrecht des Art. I, so dass das Aussprechen jenes engeren Rechtes unverständlich ist, wenn man ohne dessen ausdrückliche Erwähnung das weitere hehalten hätte.

Uebrigens scheinen die städtischen Behörden daran nicht zu zweifeln, dass neu zu vergebende Linien vertragsgemäss der jetzigen Unternehmerin gehühren würden, und gerade dieser Gesichtspunkt dahin geführt zu haben, die Selbstausführung der neugeplanten Linien in Aussicht zu nehmen. Ist nun allerdings zwar der Selbstanlage und des Selbstbetriebes seitens der Stadt weder im Vertrage noch in den Ausführungsbedingungen gedacht, so folgt andererseits jedoch daraus, dass blos die Anordnung von Erweiterungslinien, nicht aber deren Selbstausführung vorbehalten wurde, sowie dass allerwärts, wo an den Eintritt einer Bahnnetzerweiterung gedacht wird, von einem Vorrechte des Genehmigungsempfängers die Rede ist, dass man stadtbehördlicherseits sich die Selbstausführung jedenfalls nicht ausdrücklich vorbehalten hat.

Der etwaige Einwand, dass der Gedanke, Strassenbahnen aus Gemeindemitteln anzulegen und für Gemeinderechnung zu betreiben, erst in jüngerer Zeit Eingang gefunden und 1875 noch zu fern gelegen hat, um seine Verwirklichung ins Auge zu fassen, darf nicht zu der Feststellung führen, städtischerseits würde man zu Gunsten des Unternehmers auf Selbstanlage und Selbstbetrieb nicht verzichtet haben, wenn man sich bei dem Vertragsabschlusse der Möglichkeit dessen bewusst gewesen wäre. Weit wahrscheinlicher ist vielmehr, dass der Unternehmer sich dann ausdrücklich gegen eine Konkurrenz in dieser Form eben so vorsichtig gesichert hätte, wie dies bezüglich der anderweiten Vergebung geschehen ist, und dass umgekehrt die Stadt die Selbstausführung sich eben so ausdrücklich vorbehalten hätte, wie die Anordnung von Erweiterungen. Sie hätte gegen Treue und Glauben gehandelt, wenn sie einen so gewichtigen Vorbehalt beabsichtigte und dennoch unerwähnt liess. Sie war zuverlässig überzeugt, durch die bedungenen Gegenleistungen das denkbar Günstigste erreicht zu haben, als der dem Vertrage zu Grunde liegende Gemeindebeschluss vom 27. August 1875 gefasst wurde. Dass im Zeitenverlaufe andere Anschauungen platzgegriffen haben und man sich von dem Selbstbetriebe noch grössere Vortheile verspricht, kann ihr nicht die Berechtigung zu Vertragsverletzungen geben.

Die eingangs erwähnte Vorentscheidung bezüglich Barmen-Elberfeld steht der Düsseldorfer Stadtgemeinde schon aus dem Gesichtspunkte nicht zur Seite, weil es sich dort nicht um eine Benutzung des Strassenlandes, sondern um eine Hochbahn handelte, deren Stützen überwiegend in einem Flussbett zu stehen

kommen sollen, so dass die neue Bahn bezüglich des Betriebes, sowie der Beschaffenheit des Bahnkörpers von einer Pferdebahn wesentlich verschieden ist. Würde letzterer Umstand nicht platzgreifen, so hätte schon in jener Sache der Urtelsrichter scheinbar ein Widerspruchsrecht aus den Vertragssatzungen anerkannt, wie aus seinen Ausführungen unzweideutig zu erkennen ist.

Als Ergebniss der Vorerörterungen ist somit festzustellen, dass Stadtgemeinden, welche durch Verträge einzelne bezeichnete oder später zu überweisende Strassenflächen einem Bewerber zu Bahnzwecken mit der Maassnahme überlassen, während der Konzessionsdauer keinem anderen gleiches zu gestatten, sich damit des Rechtes zur Selbstausführung von Schienenwegen und des Bahnselbstbetriebes begeben. Soweit die neu geplanten Linien die Eigenschaft von Parallel- oder Konkurrenzlinien haben, entspringt hieraus ein Widerspruchsrecht des Unternehmers; soweit sie Bahnnetzverlängerungen sind, folgt das Widerspruchsrecht aus dem vertragsgemässen Vorrechte. Ob und in welchem Umfange umgekehrt die Stadtgemeinde ein vertragsgemässes Recht hat, von dem jetzigen Unternehmer Ausführung und Betrieb als nothwendig erkannter neuer Linien zu verlangen, bleibt einer späteren Untersuchung vorbehalten.

Dr. Karl Hilse.

Statistik über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 7.)

Die Anzahl der auf den normalspurigen Strecken der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in den sämmtlichen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen (einschliesslich der auf Rückfahrts-, Rundreise-, Abonnements- und Schulbesuchsbillets, sowie in bestellten Sonderzügen) beförderten Personen und der von denselben zurückgelegten Personenkilometer betrug: in der I. Wagenklasse 126 045 (101 328) Personen mit 20 280 887 (16 558 287) Personenkm, in der II. Wagenklasse 2 123 523 (1 973 968) Personen mit 174 729 101 (151 650 996) Personenkm, in der III. Wagenklasse 17 569 260 (17 038 665) Personen mit 524 178 709 (493 602 827) Personenkm, Militärs 590 746 (575 615) mit 38 790 277 (37 070 947) Personenkm, zusammen 20 409 574 (19 679 576) + 729 998 Personen mit 757 978 974 (698 883 057) + 59 095 917 Personenkm. Bei der Feststellung der wirklichen Personenfrequenz im Gegensatze zu der Anzahl der abgegebenen Billets sind die Hin- und Rückfahrtbillets = 2, die Rundreisebillets = 1, die Abonnementsbillets = 60 bezw. 100, die Abonnementskarten = 60 Personen für jeden Monat und die Schulbesuchskarten = 60 Personen gerechnet worden.

Jede Person durchfuhr durchschnittlich und zwar in der I. Klasse 160,90 (163,41) km, in der II. Klasse 82,23 (76,83) km und in der III. Klasse 29,83 (28,97) km. Militärs 65,66 (65,54) km, zusammen 37,14 (35,51) + 1,63 km.

Von den sämmtlichen beförderten Personen haben mit Ausschluss der Militärbeförderung 0,62 (0,51) % die I., 10,41 (10,03) % die II. und 86,08 (86,58) % die III. Wagenklasse benutzt, während auf Militärbillets und Requisitionsscheine 2,89 (2,88) % gefahren sind.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallen 166 558 (155 927) Personenkm.

Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt in Kurier- und Schnellzügen mit 4,25 (3,63), in Personen- und gemischten Zügen mit 4,38 (4,31) und in sämmtlichen Zügen mit 4,36 (4,18) Personen, während die vorhandenen Plätze ausgenutzt wurden in der I. Wagenklasse mit 8,83 (7,80), in der II. Wagenklasse mit 18,79 (17,39), in der III. Wagenklasse mit 27,84 (27,29) und in sämmtlichen Klassen mit 23,82 (23,07) %.

In Hunderttheilen betrug der interne Personenverkehr nach der Frequenz 96,72 (97,03) % und nach der Einnahme 73,69 (75,34) %, der Wechsel-Abgangspersonenverkehr nach der Frequenz 1,40 (1,33) % und nach der Einnahme 8,41 (8,30) %, der Wechsel-Ankunftspersonenverkehr nach der Frequenz 1,31 (1,12) % und nach der Einnahme 7,03 (6,46) % und der Transit-Personenverkehr nach der Frequenz 0,57 (0,52) % und nach der Einnahme 10,87 (9,90) %.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung betrugen:

Lfde Nr.	in der	überhaupt ℳ	in Hunderttheilen der Einnahmen für Personenbeförderung	auf 1 Person ℳ	auf 1 Personenkm ₰
1	I. Wagenklasse	1 732 878 (1 425 963)	6,42 (5,81)	13,75 (14,07)	8,54 (8,61)
2	II. „	9 266 323 (8 087 154)	34,30 (32.94)	4,36 (4,10)	5,30 (5,33)
3	III. „	15 422 003 (14 486 394)	57,09 (59,01)	0,88 (0,85)	2,94 (2,93)
4	Militärs	590 801 (548 865)	2.19 (2,24)	1.00 (0,97)	1,52 (1,48)
5	zusammen 1—4	27 012 005 (24 548 376)	100,— —	1,32 (1,25)	3,56 (3,51)

An Reisegepäck gelangten zur Beförderung 34 952 (32 880) + 2 072 t mit einer Einnahme von 1 294 793 (1 216 951) + 77 842 ℳ; ausserdem 111 602 (98 290) + 12 812 Hunde mit einem Gewicht von 4 018 (3 556) + 462 t und einer Einnahme von 44 726 (42 785) + 1 941 ℳ, während sich die Einnahmen für bestellte Sonderzüge auf 57 554 (31 628) + 25 926 ℳ und die sonstigen Einnahmen auf 3 121 ℳ beliefen.

Die sämmtlichen Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 28 377 832 (25 818 938) + 2 558 894 ℳ oder in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 29,36 (28,88) % bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 6 236 (5 760) ℳ und auf 1 000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen 124 (118) ℳ.

Im Berichtsjahre betrug die Anzahl der beförderten Tonnen und der zurückgelegten Tonnenkilometer: Eil- und Expressgut 64 344 (59 322) t mit 10 242 537 (8 646 074) tkm, Frachtgut 9 851 200 (8 886 367) t mit 1 390 551 051 (1 281 827 031) tkm, Militärgut 17 767 (10 813) t mit 2 141 166 (999 931) tkm, Vieh 246 521 (220 442) t mit 18 451 235 (16 815 300) tkm, Eisenbahnbaumaterial 42 855 (54 822) t mit 4 973 071 (5 556 935) tkm, zusammen 9 851 200 (9 231 766) t mit 4 973 071 (5 556 935) tkm, zusammen 9 851 200 (9 231 766) t mit 1 426 359 060 (1 313 845 271) tkm, hierzu Regiesendungen 727 497 (703 654) t mit 112 980 284 (106 603 581) tkm, überhaupt 10 950 184 (9 935 420) t mit 1 539 339 344 (1 420 448 852) tkm. Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich und zwar Eil- und Expressgut 159,18 (145,75) km, Frachtgut 141,16 (144,25) km, Militärgut 120,51 (92,47) km, Vieh 74,85 (76.28) km, Eisenbahnbaumaterial 116 04 (101,36) km. Durchschnittlich durchfuhr jede Tonne der Regiesendungen 155,30 (151,50) km bezw. jede Tonne der sämmtlichen Güterarten 140,58 (142,97) km.

Auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr (ausschliesslich der Regiesendungen) entfallen 311 963 (291 739) tkm und einschliesslich derselben 336 673 (315 410) tkm.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betrugen:

Lfde Nr.	Güterarten	überhaupt ℳ	in Hunderttheilen der Einnahmen für Güter	auf 1 t ℳ	auf 1 tkm ₰
1	Eil- und Expressgut	2 268 091 (1 923 856)	3,55 (3 25)	35 25 (32,43)	22,14 (22,25)
2	Frachtgut	59 662 691 (55 589 136)	93,50 (93,79)	6.06 (6,26)	4,29 (4,34)
3	Militärgut	154 965 (124 227)	0.24 (0.21)	8,72 (11,49)	7,24 (12,42)
4	Vieh	1 597 877 (1 456 205)	2 50 (2.46)	6,48 (6,61)	8,66 (8,66)
5	Eisenbahn-Baumaterial	135 547 (172 265)	0,21 (0,29)	3,16 (3,14)	2.73 (3,10)
	zusammen 1—5	63 819 171 (59 265 689)	100,— —	6,24 (6,42)	4,47 (4 51)

Die Gesammteinnahme aus dem Güter- usw. Verkehre einschliesslich der Nebengebühren betrug 65 106 961 (60 417 751) + 4 689 210 ℳ bezw. in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 67,35 (67,57) und auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 14 240 (13 416) ℳ und auf 1 000 Achskm der Güterwagen 94 (93) ℳ.

In einer Beilage sind — wie in den Vorjahren — sämmtliche Stationen nach der Grösse der Güterfrequenz geordnet, in welcher als die erste Station München C. B. mit 1 106 727

(931 061) t erscheint. Hiernach folgen Nürnberg C. B. mit 679 348 (643 388) t, München O. B. mit 512 208 (429 424) t, Augsburg mit 486 874 (441 668) t, München S. B. mit 343 933 (267 317) t, Regensburg mit 316 213 (233 557) t, Würzburg mit 258 210 (233 482) t, Fürth mit 208 435 (210 202) t, Bamberg mit 206 679 (156 849) t, Penzberg mit 200 178 (187 404) t, Hausham mit 197 615 (168 770) t, Passau mit 188 336 (151 412) t, Hof mit 160 928 (130 181) t, Kulmbach mit 155 028 (145 785) t, Haidhof mit 150 820 (139 177) t, Amberg mit 142 485 (132 481) t, Kempten mit 136 062 (131 402) t, Eger mit 131 727 (272 797) t, Rosenheim mit 124 299 (110 695) t, Lindau mit 117 635 (138 088) t, Bayreuth mit 114 534 (112 766) t, Furth i. W. mit 106 727 (116 804) t, Erlangen mit 101 699 t, Kufstein mit 100 786 (102 844) t, Rosenberg mit 100 001 t usw. bis Töging mit 15 (16) t.

Die Uebersicht der Gesammtfrequenz nach Monaten zeigt bezüglich der Personen im Monat August die höchste Ziffer mit 1 572 983 (1 557 828) und im Monat Februar die niedrigste mit 760 407 (529 110) Personen, jene bezüglich der Güter im Monat Oktober die höchste mit 1 125 090 (968 094) t und im Monat Januar die niedrigste mit 758 937 t.

Auf 1 km Bahnbetriebslänge kommt eine Verkehrseinnahme von 20 431 (19 134) + 1 297 *M.*

In Hunderttheilen entfallen von den Gesammt-Transporteinnahmen 47,65 (47,83) % auf den internen Verkehr, 40,74 (40,95) % auf den Wechselverkehr und 11,61 (11,22) % auf den Transitverkehr und nach den einzelnen Transportgattungen auf Personen 28,90 (28,48) %, auf Gepäck 1,41 (1,42) %, auf Thiere 1,76 (1,74) % und auf Güter 67,93 (68,36) %.

Die höchste Transportgebühren-Einnahme hatte München C. B. mit 12 234 055 (10 804 969) *M.*, hieran schliessen sich an Nürnberg C. B. mit 8 290 031 (7 675 359) *M.*, Augsburg mit 4 353 844 (4 083 843) *M.*, München O. B. mit 3 796 933 (3 350 085) *M.*, Würzburg mit 2 930 183 (2 796 616) *M.*, München S. B. mit 2 842 045 *M.*, Regensburg mit 2 259 024 (2 125 553) *M.*, Fürth mit 2 040 375 (1 906 879) *M.*, Bamberg mit 1 834 969 (1 710 362) *M.*, Lindau mit 1 290 774 (1 412 872) *M.*, Passau mit 1 170 480 (1 018 796) *M.*, Hof 1 162 507 *M.*, Bayreuth mit 1 035 509 *M.* usw. bis zur Haltestelle Raindorf mit 195 (166) *M.*

Die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der am 15. September 1885 eröffneten 5,17 km langen schmalspurigen Lokalbahn von Eichstädt-Bahnhof nach Eichstädt-Stadt stellen sich wie folgt: Fahrmaterial 2 Tenderlokomotiven, 3 Personen-, 1 Gepäck-, 3 bedeckte und 2 offene Güterwagen. Anschaffungskosten 69 183 *M.* Ausserdem 4 Stahlguss- und 6 schmiedeeiserne Transporteure, deren Anschaffungskosten 11 700 *M.* betragen. Anzahl der Fahrten 5 786 (5 139), der Nutzkilometer 28 883 (25 400), der Lokomotivkilometer einschliesslich des Rangirdienstes 36 242 (32 895), der Wagenachskilometer 203 900 (171 354), Frequenz 61 193 (57 540) Personen, 51,7 (65,6) t Gepäck, 311 (257) Hunde, 8 Stück Vieh und 9 581 (7 863) t Güter. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 293 236 (269 344) und der Tonnenkilometer 49 113 (39 614). Verkehrseinnahme für Personen 17 124 (16 165) *M.*, für Gepäck 354 (387) *M.*, für Hunde 62 (51) *M.*, für Vieh 3 *M.*, für Güter 17 575 (15 245) *M.* zusammen 35 119 (31 849) *M.* Die Ausgaben betrugen für Besoldungen usw. 12 368 (10 578) *M.*, für Feuerung der Lokomotiven, Beleuchtung und Beheizung der Lokale 3 457 (4 584) *M.*, für Bahnunterhaltung 2 110 (1 876) *M.*, für Reparatur der Transportmittel 1 573 (1 783) *M.*, für sonstige Auslagen 336 (1 041) *M.*, zusammen 19 844 (19 862) *M.* Mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 15 411 (12 059) *M.*

(Schluss folgt.)

Das Eisenbahnunglück bei Vaihingen a/Fildern-Wildpark vor Gericht.

Vor der I. Strafkammer des Königlichen Landgerichts Stuttgart fand am 21. und 22. Januar d. J. die Verhandlung gegen die Eisenbahnbeamten und Bediensteten statt, welche der Herbeiführung des am 1. Oktober v. J. stattgehabten Eisenbahnunglücks bei Vaihingen a/Fildern-Wildpark beschuldigt sind.*)

Der Anklagebeschluss lautet wie folgt:

In der Strafsache gegen Joh. Wiedemann und Genossen wegen Gefährdung eines Transports auf einer Eisenbahn und anderer Vergehen wird auf Antrag der Königlichen Staatsanwaltschaft das Hauptverfahren vor der I. Strafkammer des Königlichen Landgerichts in Stuttgart gemäss § 236 St.-P.-O. eröffnet je wegen in einer Handlung zusammentreffender Vergehen der fahrlässigen Gefährdung eines Transports auf der Eisenbahn, der fahrlässigen Tödtung und der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne der §§ 222 II. Abs., 230 II. Abs., 316 I. und II. Abs. und 73 St.-G.-B.

In Erwägung, dass die unten einzeln aufgeführten Angeschuldigten hinreichend verdächtig erscheinen, dieselben haben in ihrer Eigenschaft als zur Leitung von Fahrten der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn, bezw. als zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb auf derselben angestellte Personen, am 1. Oktober 1889, Vormittags zwischen 11 und 12 Uhr auf der Strecke Hasenberg-Vaihingen a/F. im Sprengel des Landgerichtsbezirks Stuttgart fahrlässiger Weise und durch Vernachlässigung der ihnen vermöge ihres Amtes obliegenden Pflichten einen Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt, und durch diese eine und dieselbe Handlung fahrlässiger Weise und unter Hintansetzung der ihnen vermöge ihres Amtes obliegenden Pflichten den Tod von acht und die körperliche Verletzung von dreiundsechzig Personen verursacht, indem

1. Johann Wiedmann, geb. 19. November 1859, wohnhaft in Esslingen, Heizer I. Kl. und provisorischer Lokomotivführer, mit der von Station Hasenberg zurückgerufenen und von dort auf der Strecke nach Vaihingen abgelassenen (Schieb-) Lokomotive, trotz der ihm vom Bahnwärter Hirning auf dem Wärterposten Nr. 13 Wildpark gemachten Mittheilung, über die mittelst Läutewerk erfolgte Alarmirung auf der Bahn in der Richtung Vaihingen weiter fuhr;
2. Georg Johannes Schwenninger, Bahnhofverwalter in Vaihingen a/F., trotz der bei ihm über das Freisein der Bahn vorhandenen Bedenken, insbesondere ohne eine Antwort auf die von ihm bei der Station Hasenberg gemachte Anfrage abzuwarten, den Zug Nr. 222 von der Station Vaihingen in der Richtung gegen die Station (Wildpark)-Hasenberg abfahren liess;
3. August Lang, Betriebs-Oberinspektor in Stuttgart, tit. Finanzrath, trotz der ihm von Schwenninger vorgetragenen Bedenken die Abfahrt des Zugs 222 in der Richtung Hasenberg veranlasste,
4. Jakob Degenfelder, Bahnwärter auf Posten Nr. 15, und
5. Gottlieb Grieb, Hilfswärter auf Posten Nr. 14, trotz des ihnen bekannt gewordenen Alarmsignals den Zug 222 nicht angehalten haben,

und indem die unter Ziffer 1—5 aufgeführten Angeschuldigten mit einander verschuldeten, dass der Zug 222 und die Schiebmaschine zwischen Posten Nr. 13 und 14 auf der Markung Bothnang, Amtsgerichtsbezirk Stuttgart Amt, auf einander stiessen und dass infolge dessen acht Personen starben, auch weitere dreiundsechzig Personen an der Gesundheit beschädigt worden sind.

Vorgeladen sind 23 Zeugen und 4 Sachverständige. Aus der Vernehmung der Angeklagten, Zeugen und Sachverständigen führen wir folgendes an.

Finanzrath Lang gibt zu, dass in der Regel die Schiebmaschine von Hasenberg aus den Zug nur anschiebe bis auf die freie Strecke hinaus. Auf dem Haltepunkt Wildpark habe er zu einem Schaffner gesagt, was das für ein Unsinn sei in der Steigung anzuhalten, der Führer werde den Zug kaum mehr anschieben können und die Schieblokomotive habe man auch nicht mehr. Dabei habe er in der Richtung der abfahrenden Lokomotive mit dem Arm eine Bewegung gemacht. Der Präsident stellt hier fest, dass diese Bewegung von dem Hilfsschaffner Walz missverstanden worden zu sein scheine, der dann dem Bahnwärter Hirning zurief, er solle die Maschine zurückholen. In Vaihingen sei er, Lang, auf den Zugmeister des Zugs 222 zugegangen und habe gefragt: „Warum fahren Sie nicht?“ Die Antwort lautete, der Bahnhofverwalter sei im Büreau und habe ihn warten heissen. In dem Augenblick sei Bahnhofverwalter Schwenninger herausgetreten und habe dem Zugmeister den Befehl zum Abfahren ertheilt. Lang habe hierzu bemerkt: „So das ist recht, kann der Zug jetzt abfahren? Fahren Sie, nur gleich ab.“ Dann stieg er in Zug 223a, um nach Eutingen weiter zu fahren. Nach ihm, als der Zug schon im Gang gewesen, sei dann auch Schwenninger eingestiegen und habe ihm mitgetheilt, dass er nach Böblingen zu einer Beerdigung fahre. Weiter habe ihm Schwenninger mitgetheilt, er hätte eben mit dem Wildparkwärter telephonisch verkehren sollen, habe aber nur etwas von einer Schiebmaschine verstanden. Er habe nach Hasenberg telegraphirt, doch die Antwort nicht abgewartet. Lang habe hierauf mit einem erstaunten So? geantwortet, Schwenninger habe aber hinzugefügt, er wisse wohl, dass die Maschine in Hasenberg sei. In Eutingen erfuhr Lang den Zusammenstoss, er fuhr sofort zurück und traf in Böblingen den Schwenninger. Auf seine Frage: Was haben Sie angerichtet, habe Schwenninger in höchster Erregung ge-

*) Ueber den Unglücksfall selbst siehe den eingehenden Bericht in Nr. 78 und Nr. 79 Jahrg. 1889 d. Ztg.

rufen: Sie sind an allem Schuld, Sie haben mir befohlen, den Zug abfahren zu lassen etc. Auf den Vorhalt des Präsidenten, dass verschiedenen seiner Angaben widersprechende Aussagen anderer gegenüberständen, hält Lang seine Angaben als vollständig wahr aufrecht.

Bahnhofverwalter Schwenninger in Vaihingen gibt an: Zug 222 sei rechtzeitig in Vaihingen eingetroffen; kurz nachher habe Wildparkwärter Hirning mit dem Telephon angeläutet (das Telephon geht nach Vaihingen, man kann aber von da nicht Wildpark anrufen, es ist nur für ausserordentliche Fälle, nicht für den regelmässigen Dienst bestimmt, es besteht aber die Vorschrift, dass der Wärter alle Tage die Station Vaihingen anruft und mit ihr spricht, um sich zu üben und von dem guten Stand der Einrichtung zu überzeugen). Hirning sei schwer verständlich gewesen, er habe nur verstanden: „Zug 223a bei mir ab." Da er Hirning nicht recht verstanden, habe er durch den Stationsgehilfen Braun nach Hasenberg telegraphiren lassen, ob die Maschine dort sei.

Braun habe telegraphirt: „Schiebemaschine soll, wenn sie noch nicht ab ist, dort bleiben." Die Antwort war: „Schon so bestellt, dass sie hier bleiben soll." Als zweites Telegramm verzeichnet der Telegrammstreifen in Hasenberg als Anfrage von Vaihingen: „Ist Maschine noch dort?" und Antwort von Hasenberg: „Maschine hier." Diese Telegramme sind, obwohl dies Vorschrift ist, in Vaihingen nicht niedergeschrieben worden. Nach diesen beiden Telegrammen hat Schwenninger noch ein drittes fortgegeben: „Dringend. Ist Schiebmaschine noch dort, kann Zug abfahren?" Dieses Telegramm allein ist auf ein Formular für Diensttelegramme mit Zeitangabe geschrieben, Schwenninger gibt an, dass er es nur abgesandt habe, um eine formelle Bestätigung der vorhergehenden Telegramme zu haben. Eine Antwort auf dieses Telegramm erfolgte nicht. Er (Schwenninger) sei am Apparat geblieben, um darauf zu warten.

Schwenninger hat die betreffenden Telegramme vom Streifen abgerissen, er begründet dies damit, er habe den Streifen zu sich genommen, damit er nicht abhanden komme. Der Präsident bezeichnet dies als höchst auffällig. Schwenninger gibt nun weiter an, als Zug 223a eingefahren gewesen, habe ihm Finanzrath Lang in verletzender Weise zugerufen: „Warum lassen Sie den Zug nicht abfahren." Er habe hierauf dem Lang berichtet, dass er telephonisch von Wildparkstation von einer Schiebmaschine benachrichtigt worden sei, worauf er nach Hasenberg telegraphirt, aber noch keine Antwort erhalten habe. Nun habe Lang erwidert: „Ach was, die Maschine ist längst in Hasenberg. Der Zug kann abfahren." Daraufhin habe er den Zug 222 abgehen lassen. Im weiteren sagt Schwenninger noch von der Unregelmässigkeit, dass die Schiebelokomotive bis Wildparkstation mitgenommen worden, habe ihm auf dem Bahnhof Vaihingen weder der Oberinspektor noch das Zugpersonal Kenntniss gegeben. Da der Oberinspektor da gewesen, habe er angenommen, dass keine Unregelmässigkeit vorgekommen.

Lokomotivführer Wiedmann, der die Schiebmaschine führte, gibt an, dass ihm auf der Wildparkstation vom Personal des geschobenen Zugs aus gewunken und gerufen worden sei, er solle zurückfahren. Nach Hasenberg zurückgekehrt, habe ihm der Stationsmeister gesagt: „der Zug 223a steckt scheints, da muss man nochmals nachfahren." Auf die Weisung des Stationsmeisters sei er abgefahren, Wärter 13 (Hirning) habe ihm die rothe Signalflagge entgegengehalten, worauf er ihm zugerufen habe: „Wo steckt denn der Zug." Die Antwort lautete „Da oben in einer Kurve, grad hats das Alarmsignal gegeben." Auf seine weitere Frage: Warum? habe der Wärter geantwortet: „Ja, wahrscheinlich weil der Zug steckt." Dann sei er langsam weiter gefahren.

Auf den Vorhalt des Präsidenten, ob ihm nicht der Gedanke gekommen sei, woher Hirning wisse, dass das Alarmsignal sich auf das Steckenbleiben des Zugs beziehe, sagt Wiedmann: Ich musste glauben, durch den Befehl die Aufklärung über das Alarmzeichen erhalten zu haben.

Bahnwärter Degenfelder auf Posten Nr. 15, dem vorletzten vor Station Vaihingen, seit 10 Jahren auf dieser Stelle, ist in dieser Zeit kein Alarmsignal vorgekommen. Er behauptet, dass das Signal nicht nach Vorschrift mit Pausen nach je 6 Schlägen, sondern zu schnell gegeben worden sei, sodass er nur bis auf 18 zählen konnte und dann nicht mehr nachgekommen sei. Der Präsident hält ihm vor: „Wenn die Zahl der Schläge über 18 hinausging, so mussten Sie wissen, dass dies das Alarmsignal sein muss." Degenfelder gibt an, es kommen viele Fehler in dem Signalgeben vor, in der kurzen Zeit habe er sich nicht besinnen können, was das Signal bedeute, daher habe er den Zug 222 nicht aufgehalten. Die Läutewerke hätten auch oft unrichtig funktionirt.

Hilfswärter Grieb auf Posten Nr. 14 versah den Dienst aushilfsweise für den beurlaubten Bahnwärter Schneitmann. Er zählte bei dem Alarmsignal ebenfalls bis zu 18 Schlägen, dann seien die Schläge sehr schnell und ohne Pausen gekommen. Grieb fragte Schneitmann, der zum Fenster des Wärterhauses heraussah: Was ist denn das? Ists vielleicht das Alarmzeichen? Schneitmann antwortete, das glaube er nicht, vielleicht werde reparirt. Grieb solle sehen, ob Degenfelder den Zug aufhalte, wenn dies nicht der Fall, solle er ihn auch fahren lassen. Dies habe er gethan.

Aus den Angaben der Zeugen ist hervorzuheben:

Bahnwärter Hirning, der selbst in Untersuchung gezogen, dann aber ausser Verfolgung gesetzt wurde, gibt an: er habe nach Vaihingen telephonirt Zug 223a sei stecken geblieben, man solle nach Hasenberg telegraphiren, die Maschine möge zurückkommen. Dass er selbst schon vorher die Maschine bestellt hatte, indem er zum nächsten Wärter lief, hat er nicht mittelephonirt, bezw. er weiss nicht mehr, ob er es gethan hat. Auf was sich das Alarmzeichen bezog, wusste Zeuge nicht mit Bestimmtheit, allein er nahm an, dass es sich auf das (erwartete) Steckenbleiben des Zugs beziehe. Das Abmeldezeichen für Zug 222 von Vaihingen her habe er nicht gehört. Bei früherer Benutzung des Telephons ist er nach seiner Angabe meist verstanden worden, das Telephon hätte also seinen Dienst gethan. Auf den Vorhalt, warum er die Schiebmaschine herbeigerufen ohne Befehl des hierzu allein berechtigten Zugmeisters, gibt er an, Finanzrath Lang sei ganz in der Nähe der beiden Bediensteten, die ihm zuwinkten, gewesen, er glaubte, dass er (Lang) den Befehl gegeben habe.

Zugmeister Marte, welcher Zug 223a führte, sagt aus, er habe gehört, dass Finanzrath Lang den Bahnhofverwalter in Vaihingen fragte: „Warum lassen Sie Zug 222 nicht ab?" Darauf habe der Bahnhofverwalter etwas von einer Maschine gesprochen, worauf Lang geantwortet habe: die ist schon lang drunten. Beide Angaben wiederholt und erhärtet Zeuge auf Vorhalt des Präsidenten. Finanzrath Lang bestreitet, dass letztere Aeusserung von ihm gefallen sei. Zeuge sagt: Ich habe sie gehört. Ich stand auf Zimmerlänge von Lang entfernt.

Wagenwärter Reithmayer war im Zug 223a. Er hat durch Winken mit dem Arm, das falsch verstanden wurde, veranlasst, dass der Zug 223a auf Wildpark-Haltepunkt ohne besonderen Grund hielt. Er glaubt gehört zu haben, dass jemand rief: die Maschine (die sich inzwischen vom Zug getrennt hatte) soll nochmals andrücken oder nachschieben. Hirning hat er von seinem Posten davoneilen sehen und da Finanzrath Lang neben ihm, dem Zeugen, stand, glaubt er, dass Lang dies auch habe sehen müssen.

Hilfsschaffner Walz vom Zuge 223a bezeugt, Lang sei in Vaihingen auf Schwenninger zugegangen mit der Frage: „Warum fährt der Zug 222 nicht ab?" Schwenninger habe geantwortet, es sei was von einer Maschine telegraphirt worden, aber er habe es nicht recht verstanden, worauf Lang gesagt habe „die ist schon lang drunten."

Der Präsident macht dem Zeugen den Vorhalt, dass er bei den ersten Verhören von diesem Gespräch nichts ausgesagt habe. Zeuge gibt an, er sei damals ganz irre gewesen, auf wiederholten Vorhalt: Er habe den Oberinspektor schonen wollen.

Weichenwärter Deininger auf Posten 10 bei Hasenberg bezeugt dass das Alarmzeichen auf seinem Posten ganz regelmässig 6 × 6 Schläge mit deutlichen Zwischenpausen angeschlagen habe.

Der Sachverständige, Finanzrath Schad, Mitglied der Generaldirektion, trägt vor: Das Mitnehmen der Schiebmaschine bis Wildpark weicht von der Regel ab und ist auch nicht als zweckmässig zu erachten; wenn das Bedürfniss vorlag die Maschine von Hasenberg aus weiter mitzunehmen, so wäre es angemessen gewesen, den Zug ganz bis Vaihingen schieben zu lassen. Nur auf der Strecke Reutlingen-Sindelfingen wird die Schiebmaschine zweckmässigerweise nur auf einem Theil der Strecke mitgenommen. Gefährliches lag in dem Mitnehmen der Maschine nicht, wenn das Personal seine Schuldigkeit gethan hätte; die Maschine ist ja auch unbeanstandet nach Hasenberg zurückgekommen. Damit war diese Episode eigentlich abgeschlossen. Der Stationsvorstand von Hasenberg hatte keinen Anlass, das Mitgehen der Schiebmaschine nach Vaihingen zu melden, denn sie gehörte ja zum Zug, es bestehen darüber keine Vorschriften. Bezüglich des Nachschickens der Schiebmaschine auf das angebliche Steckenbleiben des Zugs hin war der Stationsmeister Eberspächer in Hasenberg in einer eigenthümlichen Lage; für die untere Strecke der Linie war kein Signal nöthig, da ja die Wärter die Maschine bestellt hatten und sie also erwarteten. Nach Vaihingen hätte er allerdings vor Abgang der Maschine nach dem Wortlaut der Vorschriften telegraphiren müssen, aber er wusste ja die Schiebmaschine trifft unterwegs den stecken gebliebenen Zug und kommt dann mit diesem nach Vaihingen. Das Unterlassen des Abmeldesignals entspricht nicht dem Wortlaut der Vorschriften, es ergab sich aber aus den Umständen. Nach dem Alarmzeichen hätte die Maschine von dem Wärter Hirning aufgehalten werden müssen. Hirning hatte sich in den Kopf gesetzt der Zug müsse

stecken, er konnte darauf allerdings kommen, da er den Zug vorher so schwer arbeiten sah. Aber er hätte mit grösserer Bestimmtheit dem Lokomotivführer die Weiterfahrt untersagen sollen. Der Führer ist dadurch, dass ihm Hirning sagte, der Zug stecke da oben, nicht ganz entschuldigt, denn er musste wissen, dass wegen Steckenbleibens eines Zugs niemals ein Alarmzeichen gegeben wird. Ob die Entschuldigung der Wärter, sie hätten wegen Fehlens der Pausen das Alarmzeichen nicht zu erkennen vermocht, stichhaltig ist, ist dem Sachverständigen fraglich. Die Leute mussten jedenfalls im Zweifel sein und dann mussten sie mit der Möglichkeit eines Alarmzeichens rechnen. Es ist den Leuten eingeschärft, resolut zu sein, und man nimmt es keinem übel, wenn er einen Zug einmal ohne Grund anhält. Der Haltbefehl beim Alarmzeichen ist ein unbedingter. Auf die Bemerkung des Präsidenten, es sei gesagt worden, das Telephon sei häufig unverständlich, die Einrichtung überhaupt schlecht, entgegnet der Sachverständige: Das Telephon ist gut, es erfüllt seinen Zweck. Bezüglich des Verhaltens Schwenninger's erklärt er, dass die Aeusserung Lang's, selbst wenn man sie als wirklich annehme, doch keinenfalls ein Abfahrts b e f e h l gewesen sei. So sei das Verhältniss nicht, dass wenn der Vorgesetzte gesprochen, der Untergebene nichts mehr zu sagen habe. Den Telegraphenstreifen aus der Rolle zu reissen war Schwenninger nicht befugt. Das Telegraphiren ohne vorliegendes geschriebenes Telegramm war unzulässig.

Bahnhofinspektor K n a p p als weiterer Sachverständiger äussert sich über die Stellung des Betriebs-Oberinspektors bei der Zugabfertigung. Wenn der Oberinspektor im Zug sei, so könne er nur die Einhaltung der Dienstvorschriften beaufsichtigen, aber keine bestimmten Weisungen geben. Auf die Frage des Staatsanwalts, inwieweit es denn korrekt gewesen sei, dass Lang in Hasenberg die Erlaubniss zum Weiternehmen der Schiebmaschine gegeben habe, sagt der Sachverständige, er hätte dies ablehnen können.

Baurath W a g n e r, Telegrapheninspektor soll als Sachverständiger über die Möglichkeit von Läutwerkstörungen Auskunft geben, er sagt es sei eine Untersuchung sämmtlicher Läutwerke auf der Strecke vorgenommen worden, dabei wurden keine Defekte konstatirt. Auf der Strecke Stuttgart-Freudenstadt-Schiltach komme nach den vorliegenden Aufschreibungen etwa alle 8 Jahre eine Störung auf ein Läutwerk.

Aus den Plaidoyers ist hervorzuheben:

Erster Staatsanwalt E l b e n: Wir stehen vor einer Katastrophe, wie sie in der Geschichte des Württembergischen Eisenbahnwesens glücklicherweise noch nicht vorgekommen ist, einer wahren Tragödie der Irrungen und auch der Verschuldungen. Es gelte sich zu hüten vor einem Doppelten, dass wir weder der Grösse des Unglücks einen zu grossen Einfluss auf das Urtheil gestatten, noch auch dem Umstand, dass das Verschulden mit Irrungen vermischt ist. Solche Irrungen lagen ja auch vor bei Walz und Hirning, die den ersten und eigentlichen Anstoss zu dem unheilvollen Gang der Ereignisse gegeben haben. Sie waren in Voruntersuchung gezogen, aber das Gericht ist nach sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse zu der Ueberzeugung gekommen, dass sie strafrechtlich nicht verantwortlich gemacht werden können. Der Staatsanwalt sucht nun das Verschulden der Angeklagten im einzelnen nachzuweisen. Subjektiv betrachtet, sei bei allen Beschuldigten ihr Verschulden verhältnissmässig geringer, als bei vielen anderen Fällen, die weniger schwere Folgen haben, objektiv aber komme die Grösse des angerichteten Unglücks erschwerend in Betracht. Er beantragt hiernach gegen Lang und Schwenninger je 8 Monate, gegen Wiedmann, Degenfelder und Grieb je 3 Monate Gefängniss.

Rechtsanwalt P a y e r (Vertheidiger Wiedmann's und Schwenninger's) hebt hervor: Wer schon mit derartigen Unfällen zu thun gehabt, der wisse, dass des Lebens Güter nirgends so ungleich vertheilt seien, als wenn es gelte, die Schuld in einem solchen Fall auszutheilen. Man finde immer eine Menge von Inkorrektheiten und es sei oft Zufall, ob eine solche Inkorrektheit jemand als Verschulden angerechnet werde oder ungestraft durchgehe. So sei gegen den Stationsmeister von Hasenberg keine Anklage erhoben, ja es sei ihm vom Herrn Staatsanwalt alle Anerkennung gezollt worden, während nach seiner, ebenso objektiven Ueberzeugung Eberspächer das ganze Unglück hätte verhüten können. Der formelle Gang des Verfahrens habe den einen auf die Anklagebank geführt, während der andere vielleicht ebenso schuldige, als Zeuge seine Interessen wahren könne, das dürfe das Urtheil nicht beeinflussen. Der Vertheidiger trägt, indem er die Schuldlosigkeit Wiedmann's und Schwenninger's nachzuweisen sucht, auf die Freisprechung beider an.

Die Rechtsanwälte S c h e u e r l e n und Dr. S c h a l l, Vertheidiger des Betriebs-Oberinspektors Finanzrath Lang, beantragen dessen Freisprechung. Dr. Schall betont namentlich, dass bei allen Angeklagten in der Hauptsache Reflexionsfehler, aber keine Willensfehler vorliegen. Es sei die Gefahr, dass man bei der Genauigkeit, mit welcher man heute das Unglück überblickt, zu leicht dazu komme, es den Angeklagten als Verschuldung anzurechnen, dass sie bei den einzelnen Abschnitten des Vorgangs nicht eingegriffen haben, um das Unglück zu verhüten. Der Zweck des gerichtlichen Verfahrens sei nicht, Schuldige um jeden Preis aus der Sitzung hervorgehen zu lassen, sondern es diene zur Beruhigung der öffentlichen Meinung, wenn eine richterliche unparteiliche Prüfung stattgefunden habe, welche feststelle, ob einem einzelnen, sei es wegen einer Handlung oder einer Unterlassung, eine Schuld an dem Unglück beigemessen werden könne.

Rechtsanwalt H a u s s m a n n, Vertheidiger des Degenfelder, führt aus: Die Verhandlung habe einen Einblick eröffnet in eine Reihe von menschlichen und technischen Unvollkommenheiten. Er weist hin auf die Mangelhaftigkeit des Telephons, die missverständlichen Signalgebungen usw. Es heisse hier auch: „Ein anderes Antlitz, eh sie geschehen, ein anderes zeigt die vollendete That.“ Beantragt Freisprechung.

Ebenso Rechtsanwalt K r a u t für Grieb. Er bemerkt. man solle nicht glauben, man müsse durch eine harte Bestrafung auf die Bahnbeamten einwirken; dass sei schon geschehen durch das Unglück selbst. Alle Angeklagten seien mehr mit Mitleid zu betrachten, als mit Strafe zu bedenken, da sie das Opfer einer Kette von Missverständnissen geworden seien.

Das am 23. Januar verkündete Urtheil lautet:

Finanzrath L a n g und Bahnhofverwalter S c h w e n n i n g e r werden je zu 6 Monaten, Bahnwärter D e g e n f e l d e r zu 3 Monaten, Bahnwärter G r i e b zu 2 Monaten Gefängniss verurtheilt, der Heizer und der provisorische Lokomotivführer W i e d m a n n wird freigesprochen. An den Kosten des Verfahrens haben Lang und Schwenninger je $^2/_5$, die beiden Bahnwärter je $^1/_{10}$ zu tragen. Die Urtheilsgründe besagen:

Bei S c h w e n n i n g e r war soviel als sicher anzunehmen, dass er von dem Wärter auf Posten Nr. 13 eine Telephonnachricht erhalten hat, bei der es nicht vollständig erwiesen ist, ob er sie verstanden hat oder nicht, von der er aber wissen musste, dass sie nur statthaft ist bei aussergewöhnlichen Ereignissen. Es ist unerheblich, ob er das Wort „Schiebmaschine“ verstanden hat oder nicht; soviel wusste er, dass ihm unklar war, was gemeldet worden. Ehe diese Unklarheit ihm nicht behoben war, durfte er den Zug nicht abgehen lassen. Die mit Hasenberg gewechselten Telegramme können ihn nicht entschuldigen, da er nicht wissen konnte, ob es sich bei dem telephonischen Anruf um die Schiebmaschine oder sonst etwas handelte. — Bei L a n g kam in Betracht, dass seine Angaben über die Vorgänge in Vaihingen von allen Zeugen, soweit sie darüber Angaben machen konnten, nicht bestätigt wurden, vielmehr wurde von allen Zeugen angegeben, und zwar in einer Weise, dass man im wesentlichen nicht an der Richtigkeit dieser Zeugenaussagen zweifeln kann, dass Lang von Schwenninger die Mittheilung erhalten hat, es sei telephonirt worden und auf sein (letztes) Telegramm von Hasenberg keine Antwort eingetroffen. Sobald Lang dies wusste, musste er auf Aufklärung dringen und durfte nicht eher seine Einwilligung zum Ablassen des Zuges (222) geben, ehe diese Aufklärung genügend gegeben war. — Was die b e i d e n B a h n w ä r t e r betrifft, so hat das Gericht als erwiesen angenommen, dass das Alarmzeichen, wenn vielleicht auch nicht ganz deutlich, doch sicher in einer Weise gegeben wurde, dass die Angeklagten darauf aufmerksam werden mussten, hier liegt möglicherweise ein Alarmzeichen vor. Sie konnten ja daran zweifeln, aber sie wussten, dass das Alarmzeichen die Ankündigung einer dringend drohenden Gefahr ist und dass in solchem Fall die einzige Hilfe die ist, dass man eben den Zug anhält. Wenn sie also achtsam und gewissenhaft handeln wollten, was man von jedem Menschen, geschweige denn einem Beamten verlangen kann, so mussten sie sich sagen: wenn ich den Zug nicht anhalte, so kann das grösste Unglück passiren. Wenn sie diese Erwägung nicht angestellt haben, so ist das eben ihr Verschulden, wofür sie strafbar sind. — W i e d m a n n hatte die bestimmte Weisung, dem vermeintlich stecken gebliebenen Zug Hilfe zu bringen. Er war also berechtigt anzunehmen, dass der Zug stecke. Nun wurde ihm unterwegs mitgetheilt, das Alarmzeichen sei ertönt, und er hat mit Hirning berathen, was zu thun sei. Das einzig Richtige wäre nun allerdings gewesen, wenn er sich gesagt hätte, ich muss abwarten, allein er war in einer ganz besonders schwierigen Lage und seine ganz feste Annahme, der Zug stecke, wurde noch bestätigt durch Hirning. Wenn er in dieser schwierigen Lage auf eine unrichtige Ueberlegung kam, so war dies ein so geringfügiger Fehler, dass ihm eine Pflichtversäumniss nicht zur Last fällt. Es kam noch in Frage, ob er nicht wenigstens dadurch hätte vorsorgen können, dass er einen Wächter vorausgeschickt oder durch fortwährendes Pfeifen Zeichen gegeben hätte. Allein bezüglich des letzteren Punktes ist durch das Zeugniss des Sachverständigen festgestellt, dass nicht anzunehmen ist, dass der abwärts fahrende Zug vor seinem eigenen Geräusch diese Signale wahrgenommen hätte. Sodann, wenn Wiedmann nicht daran gedacht oder Anstand genommen, den Heizer vorauszuschicken, so kann man ihm das nicht zur Last legen, weil eben das Wegschicken des Heizers eine missliche Sache war und weil er zu-

gleich annehmen konnte, der steckengebliebene Zug habe selbst seine Wache ausgestellt. — Bezüglich der Strafbemessung hat das Gericht in Betracht gezogen, dass eine ganze Reihe unglücklicher Zufälle, welche keinem der Angeklagten zur Last fallen, und wohl auch Versäumnisse anderer die Hauptursache des Unglücks bildeten. Es konnte daher nicht daran gedacht werden, die Strafe nach der entsetzlichen Höhe des Unglücks zu bemessen. Immerhin lag, namentlich bei den Angeklagten Lang und Schwenninger, die vermöge ihrer Stellung und Bildung zu besonderer Achtsamkeit verpflichtet waren, eine Pflichtversäumniss vor. Zu Gunsten Schwenninger's wurde nicht ausser Acht gelassen, dass er durch den Oberinspektor veranlasst war, den Zug (222) abzulassen; zu Gunsten Lang's, dass ihm der Gedanke, die Maschine kehre zurück, durchaus ferne stand. Den beiden Bahnwärtern kam zu gute, dass sie durch das Alarmzeichen plötzlich überrascht und dass es ihnen vermöge ihres Naturells schwer war, zu einem raschen Entschlusse zu kommen. Für Grieb fiel noch weiter ins Gewicht, dass er erst seit kurzer Zeit und nur aushilfsweise im Dienste war und durch das Urtheil und Beispiel zweier älteren und erfahreneren Wärter in seinen Irrthum hineingeführt war.

Zu Vorstehendem möge noch eine Bemerkung gestattet sein. Die Württembergische Staatseisenbahnverwaltung war unmittelbar nach dem Unglück von der Presse der demokratischen Partei in scharfer Weise angegriffen worden. Es wurde gesucht die Ursachen des Unglücks auf die Mangelhaftigkeit der bestehenden Einrichtungen, auf das „herrschende System“ zurückzuführen. Es wurden Einrichtungen bemängelt, die auch nicht im entferntesten Zusammenhang mit dem Vorkommniss stehen.

Zahlreiche, leider meist unpraktische und nicht ausführbare Vorschläge zur Verhütung von Unglücksfällen wurden gemacht. Auch hier zeigte sich die Erscheinung wieder, wie schnell fertig ein Theil des Publikums ist mit Urtheilen in Eisenbahndingen, deren Einrichtung und Zusammenhang es nicht versteht.

Um so erfreulicher erscheint es, dass die gerichtliche Verhandlung keinen Anlass zur Bemängelung der Betriebseinrichtungen — vielleicht abgesehen von der Unvollkommenheit des Telephons — geboten hat und dass auch die Vertheidiger der Verwaltung nennenswerthe Vorwürfe in Bezug auf ihre Einrichtungen nicht zu machen vermochten.

Aus dem Deutschen Reich.

Das Handelsministerium und der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Der Präsident des Staatsministeriums, Fürst von Bismarck, ist auf sein Ansuchen von dem Amt als Minister für Handel und Gewerbe entbunden und der Oberpräsident der Rheinprovinz, Freiherr von Berlepsch, zum Minister für Handel und Gewerbe ernannt worden. Der Wechsel in der Leitung des Preussischen Handelsamtes hat überrascht, dennoch entspricht derselbe nur den Verhältnissen. Das Preussische Handelsministerium wurde bekanntlich vor 11 Jahren von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten abgezweigt, um das letztere zu entlasten, während jetzt zur Entlastung des Reichskanzlers mit Rücksicht auf die Arbeiterbewegung und die Arbeiterschutz-Gesetzgebung wieder ein besonderer Preussischer Minister für Handel und Gewerbe ernannt worden ist.

Es läuft nun das Gerücht um, dem Handelsministerium werde fortan auch die jetzt zum Ministerium der öffentlichen Arbeiten gehörige Abtheilung für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen unterstellt werden. Der dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten nahe stehende „Berliner Actionär“ sagt darüber:

„Ob dieses Gerücht den Thatsachen voranläuft oder lediglich auf Kombination beruht, lassen wir vorläufig dahingestellt sein. Ueberraschen könnte die Maassnahme wohl niemand, der von den überaus ausgedehnten Aufgaben des Ministeriums für die öffentlichen Arbeiten einen Begriff hat und weiss, welche Schwierigkeiten sich gegenwärtig für eine Regelung aller Bergarbeiterfragen ergeben, so lange die bergpolizeilichen Befugnisse dem Ministerium des Innern und die Angelegenheiten für Handel und Gewerbe dem Handelsministerium unterstehen.“

Wir erinnern daran, dass Minister von Maybach auch bereits 1878, als das Ministerium der öffentlichen Arbeiten von ihm als selbständiges Ressort übernommen wurde, gewünscht hatte, dass die Bergwerks- usw. Verwaltung, welche keine innere Gemeinschaft mit demselben hat, nicht damit verbunden würde und soll derselbe angeblich seinen in 1878 ausgesprochenen Wunsch jetzt wieder angeregt haben.

Betriebsergebnisse im Dezember v. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember v. J. ergibt für die 74 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 616,17 Kilometer, folgendes: Im Dezember v. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 54 Bahnen, mit zusammen 33 969,78 km, höher und bei 20 Bahnen, mit zusammen 1 646,39 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember v. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 65 Bahnen, mit zusammen 35 019,21 km, höher und bei 9 Bahnen, mit zusammen 596,96 km geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Dezember v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 860 000 ℳ (15 405 100 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 669 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Dezember v. J das gesammte konzessionirte Anlagekapital 595 912 529 ℳ (305 516 550 ℳ Stammaktien, 79 381 650 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 211 014 329 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 891,81 km, so dass auf je 1 km 153 120 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Dezember v. J. die Strecken Grünstädtel-Buchholz 21,44 km und Waltersdorf-Obercrottendorf 5,18 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), am 15. Dezember Ballstädt-Herbsleben 16,72 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt), am 16. Dezember Buchsweiler-Ingweiler 6 58 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) und am 21. Dezember Stolberg (Hannover)-Walheim 7,27 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln).

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Neues Betriebsreglement.

Am 1. März d. J. wird ein neues Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Kraft treten, wodurch das gleiche Reglement vom 1. April 1885 nebst Nachträgen aufgehoben wird. (S. Bekanntmachung in Nr. 10 S. 110 d. Ztg.)

Verein Deutscher Privatbahnen.

Infolge der fortschreitenden Eisenbahnverstaatlichung in Norddeutschland verkleinert sich auch von Jahr zu Jahr der Verein Deutscher Privatbahnen, welcher neben dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen als selbständige Vereinigung besteht. Die am 30. Januar in Weimar abgehaltene Generalversammlung des Vereins hat an der Stelle der dem Vereine vorsitzenden Direktion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, welche bekanntlich vom Staate erworben ist, die Direktion der Saalbahn in Jena in den Vorstand gewählt, während der Vorsitz des Vereins auf die in dem Vorstande bereits befindliche Direktion der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz übergegangen ist.

Perrot'scher Zonentarif.

Der „Berl. Actionär“ schreibt: Die Eingabe der „Kommission für Verkehrserleichterung des Verbandes Deutscher Touristenvereine“ an den Minister für öffentliche Arbeiten, welche die Bitte um probeweise Einführung des Perrot'schen Zonentarifs auf den Linien der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. enthält, lag dem Ausschuss der Handelskammer zu Frankfurt a/M. für Verkehrswesen vor. Letzterer beschloss, über diese Anträge zur Tagesordnung überzugehen, da es jetzt noch nicht an der Zeit ist, an die so schwer zu beurtheilende Frage der Tarifreform heranzutreten. Dazu kommt, dass die genannte Eingabe keineswegs die Befürwortung seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. erwarten darf, nachdem der Vertreter der letzteren in einer vor kurzem stattgehabten Sitzung des Eisenbahnraths auf eine Interpellation hin eine diesbezügliche ablehnende Antwort ertheilte. In Uebereinstimmung hiermit erschien auch dem Ausschuss der Handelskammer für Verkehrswesen zu einem derartigen Versuche keine Nothwendigkeit vorzuliegen, um so weniger, als seitens der Preussischen Eisenbahnen nunmehr für Entfernungen von 400 km Rundreisebillets mit der Erleichterung gewährt worden sind, dass man auf derselben Route wie dem Hinweg auch die Rückfahrt antreten kann. Auch darin ist dem Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. beizustimmen, dass die Verhältnisse der Frankfurter Direktion in keiner Weise mit denen von Ungarn zu vergleichen sind. In Ungarn handelte es sich darum, der Hauptstadt Budapest Ver-

kehr aus entfernt gelegenen, wenig bevölkerten Gegenden zuzuführen und es hat lediglich zu diesem Zweck die Regierung die bedeutenden Opfer nicht gescheut, welche die Einführung des sog. Zonentarifs mit sich führte. Ein solches Experiment in dem Gebiete der Frankfurter Direktion zu versuchen, muss daher ebenso zwecklos wie unpraktisch erscheinen. Die Handelskammer beschloss demgemäss.

Die Konkurrenz im Eisenbahnwesen.

Offenbar im Hinblick auf die bevorstehenden Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Staatsbahnverwaltung bringt die „Nordd. Allg. Ztg." einen Artikel, welcher im wesentlichen lautet:

In neuerer Zeit sucht man in gewissen Kreisen gern die Anschauung zu verbreiten, als habe sich unter der Herrschaft des früheren Privateisenbahn-Systems oder des gemischten Systems, infolge der Konkurrenz der Eisenbahnen unter einander Handel und Verkehr besser befunden als heute. Dass im Eisenbahnwesen eine nutzbringende freie Konkurrenz gleich dem allgemeinen Wettbewerb in anderen Wirthschaftszweigen niemals bestanden hat noch bestehen konnte, ist von der Wissenschaft längst anerkannt. Und in der Praxis? Es wird noch nicht völlig vergessen sein, wie auf den „konkurrirenden" Schlesischen Privatbahnen des Oberschlesischen Reviers bis zur Verstaatlichung weitaus die höchsten Kohlentarife in Preussen bestanden haben, während auf der konkurrenzfreien Schlesischen Staatsbahn schon seit langer Zeit der Einpfennigtarif für Kohlen gewährt wurde. Im Abgeordnetenhause wurde im Jahre 1868, als das gemischte System noch in aller Blüthe stand, darüber geklagt, dass, während auf der Königlichen Ostbahn und der Königlichen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (konkurrenzfreien Staatsbahnen) diejenigen Rohmaterialientarife bereits eingeführt seien, welche die Bundesverfassung vorgesehen habe, während insbesondere auf der Ostbahn längst der Einpfennigtarif für Roheisen in Geltung sei, auf den westlichen Bahnen noch immer ungleich höhere Sätze gezahlt werden müssten. „Man wisse sehr wohl", so wurde hinzugefügt, „dass sich im Westen die Königlichen Direktionen innerhalb des Westfälisch Braunschweigischen Eisenbahnverbandes der Herabsetzung des Tarifs nicht entgegengestellt hätten, dass die Schuld des Misslingens vielmehr an einer der konkurrirenden Privatbahnen liege", woran das Verlangen geknüpft wurde, die Privatbahnen des Landes möchten von dem Handelsminister genöthigt werden, die Tarife herabzusetzen.

Dass in dem konkurrenzfreien grossen Staatseisenbahnnetz die allgemeinen Tarife niedriger sind und waren, als — trotz der „Konkurrenz" — auf den meisten früheren und jetzt noch bestehenden Privatbahnen, und dass schon durch die blosse Uebertragung der allgemeinen Staatsbahntaxen auf die früheren Privatbahnen ebenso wie durch die umfassende Ausdehnung des direkten Verkehrs — nachdem die durch „konkurrirende" Sonderinteressen der bisherigen Privatbahnen aufgerichteten Schranken endlich gefallen waren — namhafte Tarif- und Verkehrserleichterungen von der Staatsbahnverwaltung gewährt wurden, ist genugsam bekannt. Die Handelskammer zu Halle a/S., welche damals nur mit Privatbahnen zu thun hatte, leitete ihre Bemerkungen über „Eisenbahnen" in dem Jahresbericht von 1875 mit der Klage ein, „dass sich des Publikums ein Pessimismus bemächtigt habe, welcher nur in dem Uebergange sämmtlicher Bahnen an das Reich einen Ausweg aus dem Wirrwarr der herrschenden Tarifvielheit, der Differentialtarife und der willkürlichsten Direktionsmaassregeln erblicke."

Im Jahre 1877 wird berichtet, dass die Klagen der Transportinteressenten sich besonders gegen die durch die Konkurrenz der Bahnen untereinander hervorgerufene differentielle Berechnung der Frachtsätze richten, und im Jahre 1879 auf die bedenklichen Schattenseiten hingewiesen, welche das Konkurrenzprinzip — ohne dass das Segensreiche dieses Prinzips verkannt werde — beim Eisenbahn-Verkehrswesen zeige. „Wie einerseits diese Konkurrenz" — so heisst es — „nicht selten zu unerfreulichen, den freien Verkehr belästigenden Maassnahmen geführt habe (es werde hier nur an die bekannten und viel kritisirten Fahrplanfestsetzungen der konkurrirenden Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn erinnert), so liege es andererseits in der Natur der Sache, dass die Konkurrenz auf diesem Gebiete hauptsächlich nur da zu Gunsten des verkehrtreibenden Publikums sich bemerkbar mache, wo Parallellinien und namentlich Wasserstrassen konkurrirend in den Verkehr eingreifen. In solchen Fällen pflege die Konkurrenz besondere Begünstigungen einzelnen Plätzen, ja sogar oft nur einzelnen Verfrachtern zu gewähren, zu deren Gunsten Differential- und Ausnahmetarife erstellt, versteckte und offene Refaktien gewährt würden." Noch nach der Verstaatlichung wird im Jahresbericht von 1881 über die Verkehrspolitik der früheren Privatbahnen von derselben Handelskammer rückblickend bemerkt: „Wo Privatbahnen konkurrenzfrei dastanden, haben sie ihr Monopol selbst bis zur Hemmung der Entwickelung des Verkehrs ausgebeutet; wo sie der Konkurrenz begegneten, haben sie sich behufs Erlangung der Frachten gegenseitig unterboten", während in demselben Bericht eine Reihe von Maassregeln der Staatsverwaltung — (wie die Verbesserung der Verkehrsleitung, die Verkürzung der Transportfristen, die Ermässigung der Expeditionsgebühren, die allgemeine Einführung des Einpfennigtarifes für die Massengüter des Spezialtarifes III auf Entfernungen von mehr als 100 km, die allgemeine Ermässigung für Güter der Spezialtarife in halben Wagenladungen) — als günstige Erfolge der einheitlichen Staatseisenbahn-Verwaltung begrüsst werden, deren Folgen sich auch im Personenverkehr in den mannigfachsten Erleichterungen und Förderungen so allgemein fühlbar gemacht hätten, dass man sich versagen könne, auf Einzelheiten einzugehen. „Zahlreiche Ministerialverfügungen", so heisst es weiter, „gewährten dem Güter- und Personenverkehr auf den Staatsbahnen wichtige Erleichterungen und bekundeten die Vortheile der einheitlichen Leitung sowohl wie die unausgesetzte Aufmerksamkeit, welche den Bedürfnissen des Verkehrs von seiten der Staatsverwaltung gewidmet werde."

Wenn auch manche Wünsche im Verkehrswesen noch unerfüllt sind und in dem Widerstreit vielseitiger Interessen alle Wünsche zu befriedigen nicht möglich ist, und wenn auch die bessernde Hand und das unausgesetzte Streben, für den allgemeinen Verkehr das Beste zu leisten, in der Staatseisenbahn-Verwaltung gewiss niemals ruhen dürfen, so wird doch ein objektiver Vergleich zwischen sonst und jetzt zu dem Ergebniss führen müssen, dass sehr vieles besser geworden und dass die Berufung auf die frühere Privatwirthschaft und namentlich auf die vermeintlichen Segnungen der damaligen „Konkurrenz" völlig verfehlt ist.

Ministerialerlass, betreffend Beschäftigung der Regierungs-Bauführer bei Eisenbahn-Vorarbeiten.

Den im Eisenbahndienste beschäftigten Regierungs-Bauführern des Ingenieur-Baufaches soll gemäss Ministerialerlass vom 23. Januar d. J., soweit die Verhältnisse es gestatten, Gelegenheit geboten werden, auf die Dauer von zwei bis drei Monaten auch bei Eisenbahn-Vorarbeiten thätig zu sein. Diese Beschäftigung soll jedoch in den ersten (einjährigen) praktischen Vorbereitungsdienst fallen, da die spätere achtzehnmonatliche Praxis für die besondere Leitung von Bauausführungen bestimmt ist.

Direktionsbezirk Elberfeld: Wald-Solingen eröffnet.

Am 12. Februar 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Wald-Solingen mit den Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. (Siehe Bekanntm. S. 124.)

Direktionsbezirk Magdeburg.

Am 1. Februar 1890 ist im Direktionsbezirk Magdeburg eine neue Ausgabestelle für zusammenstellbare Rundreisehefte in Halle a. S., Merseburgerstrasse Nr. 49, eröffnet worden. Dieselbe bildet eine selbständige Dienststelle unter dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Wittenberge-Leipzig) zu Magdeburg.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinischer).

Die Bahnlinie Kray-Wanne ist ausser Betrieb gesetzt. Von derselben wird in der Folge die Strecke von Kilometer 4,5 bis zur Station Kray nur in Nothfällen für den Verkehr der Zechen „Rhein-Elbe" und „Alma" benutzt.

Breslauer Strasseneisenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss, der demnächst einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 6 % für das Geschäftsjahr 1889 vorzuschlagen.

Vereinigte Karlsruhe-Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft.

Der Abschluss der Gesellschaft, welcher jetzt dem Aufsichtsrathe unterbreitet ist, weist dem Vernehmen nach einen Reinüberschuss auf, der die Vertheilung einer Dividende von 7 % gegen 4½ % im Vorjahre gestatten würde. Wie die „Voss. Ztg." meldet, werden voraussichtlich aber nur 6½ % zur Vertheilung gebracht werden.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen: Verlegung des Sitzes der Verwaltung.

Der Sitz der Verwaltung der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen ist von Oberrahmede bei Lüdenscheid nach Altena verlegt worden.

Oder-Spreekanal.

Nach der dem Abgeordnetenhause zugegangenen Denkschrift, betreffend die in der Zeit vom 1. April 1888 bis 31. März 1889 erfolgten Bauausführungen an denjenigen Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht sind, sind für den Neubau des Oder-Spreekanals, dessen Kosten aus der durch Gesetz vom 9. Juli 1886 genehmigten Anleihe bestritten werden, im ganzen aus dieser Anleihe bis Schluss 1888/89 5 142 100 *M* verausgabt worden. Für 1888/89 standen zur Verfügung a) Restbetrag vom Vorjahre 473 798 *M*, b) Neubewilligung 3 400 000 *M*, zusammen 3 873 798 *M*. Verwendet wurden 3 245 903 *M*, mithin sind als Rest verblieben 627 895 *M*. Die Bauten der Kanalstrecken vom Seddinsee bis Fürstenwalde und von der Kerbdorfer Schleuse bis zum Friedrich-Wilhelmkanal sind derartig gefördert, dass diese Strecke noch im Sommer 1889 dem Verkehr hat übergeben werden können. Die Vollendung des ganzen Kanals ist 1890 zu erwarten. Es gingen 1888 durch die Schleuse bei Spandau 12 643 Schiffe, 9 779 Flosshölzer, Plötzen, bei Brandenburg 24 777 Schiffe, 6 176 Flosshölzer, Plötzen, bei Charlottenburg 33 665 Schiffe, 542 Flosshölzer, Plötzen, durch die obere Schleuse 6 211 Schiffe einwärts, 6 464 auswärts, durch die Köpnicker Schleuse 1 485 Schiffe einwärts, 1 859 auswärts, durch die untere Schleuse 8 910 Schiffe einwärts, 8 261 auswärts, insgesammt durch den Landwehrkanal 16 606 Schiffe einwärts, 16 584 auswärts. Die geplanten geringsten Fahrtiefen sind fast überall erreicht, auf einzelnen Strecken erheblich übertroffen. Einer Vergrösserung der nach der Oder verkehrenden Schiffsgefässe stehen die Abmessungen der Schleusen des Finow- und Friedrich-Wilhelmkanals entgegen, welche nur Fahrzeugen von 40,2 m Länge und 4,6 m Breite den Durchgang gestatten. Hierin wird jedoch der Bau des Oder-Spreekanals und die Verbesserung des Spreelaufs innerhalb Berlins eine wesentliche Umgestaltung herbeiführen. Inzwischen hat bereits der Tiefgang der Kähne fast überall von 1 m auf 1,26 m und mehr zugenommen. Von der Elbe her fahren ohne Berührung des Finowkanals die grossen Elbkähne bis zu 60 m Länge und 6 m Breite ohne Schwierigkeit bis zur Weidendammer Brücke in Berlin.

Centralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt.

In der am 29. v. Mts. abgehaltenen, zahlreich besuchten Ausschusssitzung des Centralvereins für die Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt nahm der Ausschuss nach eingehender Besprechung einstimmig die folgende, von Dr. Rentzsch beantragte Erklärung auf: „Der Centralverein erachtet in Uebereinstimmung mit seinen früher gefassten Beschlüssen die Herstellung einer direkten Kanalverbindung Rhein-Weser-Elbe (den sogenannten Mittellandkanal) für nothwendig und beantragt beim Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten die baldige Inangriffnahme der Vorarbeiten.“

Einen weiteren Berathungsgegenstand bildete ein Antrag der Handelskammer Halberstadt auf reichsgesetzliche Regelung des Binnenschifffahrtswesens. Die Handelskammer wünschte, dass der Centralverein den von ihr bei den zuständigen Reichsbehörden gestellten Antrag durch eine Erklärung unterstütze. Nach sehr eingehender Erörterung wurde der folgende Antrag angenommen: „Mit Rücksicht darauf, dass der Ausschuss des Centralvereins sich mit den Vorarbeiten für ein Deutsches Binnenschifffahrtsgesetz bereits beschäftigt, beschliesst er, den Antrag der Handelskammer Halberstadt der betreffenden Kommission zu überweisen.“

Elektrische Stadtbahnen in Hannover.

Die erste Stadt in Deutschland, welche das elektrische System für den Bau von Stadtbahnen anwenden will, ist Hannover; es sollen dort jetzt mehrere grosse Anlagen ausgeführt werden. Wie gemeldet wird, sind 4 Hauptlinien zur Verbindung der gewerbereichen Vororte mit Hannover in Aussicht genommen. Zwei der Bahnen sollen durch den grossen Fabrikort Linden gehen, die eine derselben wird bis Pattensen, die zweite über Bad Limmer, welches dadurch bedeutend gewinnen wird, nach dem Benther Berge fahren, der mit seinem Aussichtsthurm einen beliebten Anziehungspunkt für die Hannoveraner bildet. Die dritte Bahn soll die im Süden gelegenen Vororte Döhren und Wülfel, die sich zu lebhaften Industrieorten entwickeln, mit Hannover verbinden. Die vierte Bahn soll unter der Staatsbahn hindurch in nordöstlicher Richtung zu den Dörfern des Wietzelbruches geführt werden, in deren Gemarkung sich bedeutende Kalisalzlager befinden.

Aus dem elektrotechnischen Verein: Gedächtnissrede auf Kaiserin Augusta.

In der Jahresversammlung des Elektrotechnischen Vereins hielt der Ehrenpräsident, Herr v. Stephan, eine Gedächtnissrede auf Kaiserin Augusta, der wir folgende Züge entnehmen:

Wie oft hat die Kaiserin, sagte Herr v. Stephan, in den Theezirkeln, die sie um sich zu versammeln pflegte, und aus denen ich niemals fortgegangen bin, ohne etwas gelernt zu haben, im Kreise der bedeutenden Männer, die sie in geistvollster Weise, jeden auf seinem Gebiet anzuregen wusste — wie oft hat sie mich gefragt nach den Fortschritten auf dem Gebiete der Elektrizität, ebenso unsern verehrten Herrn Geheimen Regierungsrath von Siemens und andere Mitglieder unseres Vereins, die besser als ich in der Lage waren, ihr die umfassendsten Erklärungen abzugeben! Wie lebhaft hat sie ihr Interesse bekundet für alle Erforschungen und Benutzungen dieser Naturkraft, besonders für die Telegraphie und für das neueste Wunderkind, die Telephonie, ferner für die elektrische Beleuchtung, für die Krafterzeugung und auch die Kraftübertragung durch die Dynamomaschinen, namentlich aber auch für die Verwendung der Elektrizität im Gebiet der Heilkunde. So bewundernswerth ihr rasches Verständniss, so anmuthend war, wenn uns der Erklärungseifer mitunter leider fortriss, ihr liebenswürdiges Bekenntniss: Dies ist für mich zu hoch! . . . Bald nach der Gründung des Weltpostvereins, im Jahre 1874, war es bei einer Mittagstafel im Schlosse zu Coblenz, wo die hohe Frau mir folgendes sagte: „Sehen Sie, es ist ja nicht das, dass hier für alle Länder der Erde ein billiges und gleichmässiges Porto hergestellt ist; das ist an sich gewiss sehr gut für die Schiffsrheder, die Kaufleute, die Bankiers, wie für die Gelehrten, die Schriftsteller, die Zeitungen und selbstverständlich auch für die Familien; aber es ist nicht die Hauptsache; denn diese liegt darin, dass die verschiedenen Völker hier gewöhnt werden an eine gemeinsame übereinstimmende Thätigkeit, an das beständige Bewusstsein eines ihnen allen gemeinschaftlichen Interessengebiets, an die freiwillige Unterwerfung unter ein gemeinsames Gesetz und an das Arbeiten nach einer grossen alle umfassenden Organisation; darin liegt der fruchtbarste Keim und die Saat für die Zukunft.“ Das ergriff mich so, dass ich erwiderte: „Eure Majestät sind der erste Mensch, der mir das gesagt hat, und es ergreift mich tief, weil gerade ähnliche Ideen mir vorgeschwebt haben, als ich ans Werk ging.“

Aus Württemberg.

Anmeldung der Güter mittelst der Fernsprecheinrichtungen.

Die in die allgemeinen Telephonanstalten eingefügten Güterexpeditionen sind mit Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, ermächtigt worden, angekommene Wagenladungsgüter bis auf weiteres mittelst der Fernsprecheinrichtungen anzumelden, falls die Empfänger diese Anmeldungsweise verlangen und eine gemäss nachstehendem Muster abgefasste Erklärung hinterlegen. Eil- und Stückgüter werden nicht mittelst der Fernsprecheinrichtungen angemeldet.

Für die Erklärung, welche bei den Güterexpeditionen aufzubewahren ist, wurde folgender Wortlaut vorgeschrieben:

„Die Güterexpedition der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zu . . . . . . ist von mir ersucht worden, die für mich eintreffenden Wagenladungsgüter bis auf weiteres mittelst der Fernsprecheinrichtungen anzumelden. Ich erkenne hierbei unter Verzichtleistung auf jede anderweitige Anmeldung ausdrücklich an, dass ich die Anmeldung mittelst der Fernsprecheinrichtung als ordnungsmässige Anmeldung im Sinne des § 59 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und den Vermerk im Telephonbuch der Güterexpedition als vollgültigen Beweis für die stattgehabte Anmeldung und die Zeit derselben betrachte.

(Ort, Datum und Unterschrift.)“

Wie aus dieser Erklärung ersichtlich, findet die Wiederholung der Anmeldung durch Zustellung von Anmeldezettel nicht statt. Die Empfänger haben die Frachtbriefe bei den Güterexpeditionen abzuholen und den Empfang der Güter auf dem vorgeschriebenen Güterablieferungsschein zu bestätigen. Für die Anmeldung mit der Fernsprechanstalt wird die ordentliche Anmeldegebühr erhoben.

Zugleich ist den Dienststellen gestattet worden, einzelne Anfragen über die Ankunft von Gütern mittelst der Fernsprecheinrichtung zu beantworten, doch sind sie ermächtigt, wenn diese Anfragen seitens einzelner Firmen regelmässiger gestellt werden, die Beantwortung unter Hinweisung auf die bestehenden Einrichtungen für die Anmeldung abzulehnen.

Aus Russland.

Russisches Eisenbahn-Tarifwesen.

Der Russische Finanzminister hat in einem Berichte an den Zaren die Behandlung des Russischen Tarifwesens eingehend erörtert. Wir geben daraus nach der „Nat.-Z.“ die folgenden Stellen, welche von weiterem Interesse sein dürften. Herr von Wyschnigradski berichtet: Durch Gesetz vom 15. Juni 1889 hatten Ew. Kaiserliche Majestät bestimmt, dass die Leitung des Eisenbahn-Tarifwesens behufs Wahrung der Interessen des

Volkes, des Handels und Gewerbes, sowie auch der Krone, sich in den Händen der Regierung befinden müsse. Am 18. November erfolgte dann der Allerhöchste Befehl, durch welchen diese Leitung im Finanzministerium centralisirt wurde. In Ausführung dieses Befehles wurde auf Grund des Gesetzes vom 8. März 1889 zur Verwaltung des Tarifwesens gebildet: ein Konseil für Tarifwesen, ein Tarifkomitee und ein Eisenbahndepartement, in welch letzterem auch alle dem Finanzministerium unterstehenden Eisenbahnangelegenheiten konzentrirt sind. Wiewohl noch kein Jahr verflossen seit Eröffnung der Thätigkeit dieser Institutionen, welche berufen waren, Ordnung, Klarheit und die Grundlage einer vernünftigen Einrichtung in ein so komplizirtes Gebiet des volkswirthschaftlichen Lebens zu tragen, wie es die Eisenbahntarife sind, so ist doch auch in dieser kurzen Zeit die Thätigkeit der erwähnten Institutionen nicht ohne positive Resultate geblieben. Vor allen Dingen wurden allgemeine bindende Regeln ausgearbeitet, welche im Tarifwesen die Willkür der einzelnen Eisenbahnen beseitigten, die bisher natürlich nur ihre Sonderinteressen verfolgten, welche häufig mit den Interessen des Staates und des Landes nicht im Einklang standen. Gleichzeitig schritt die Tarifverwaltung aber auch zu einer Ausarbeitung der Tarife selbst.

In erster Stelle kamen die Getreidetarife an die Reihe im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Landwirthschaft und die Beträchtlichkeit der Interessen, welche mit dem Betrage der Zahlung für den Getreidetransport auf Eisenbahnen verknüpft sind. Zu diesem Behufe wurde umfangreiches, inzwischen bereits veröffentlichtes Material gesammelt und auf Grundlage desselben wurden unter Mitwirkung von Vertretern der Landwirthschaft und der Eisenbahnen die allgemeinen Elemente der Getreidetarife ausgearbeitet, und zwar sowohl der für die Ausfuhr, als auch für inländischen, direkten und lokalen Verkehr. Das Ergebniss der Anwendung dieser Grundbestimmungen waren neue, inzwischen bereits eingeführte Tarife, welche sämmtlichen produzirenden Gegenden die Absatzgebiete erweiterten und für die Mehrzahl der Orte, namentlich aber für diejenigen, welche von den Exportcentren und den inländischen Märkten entlegen sind. mehr oder weniger bedeutende Ermässigungen brachten. Unabhängig hiervon wurden spezielle ermässigte Tarife für ins Ausland bestimmtes Mehl eingeführt behufs Förderung des Müllereiwesens und ebenso spezielle niedrige Tarife für Getreideabfälle im inneren Verkehr behufs Förderung der Viehzucht. In einer so komplizirten Sache, wie es die Getreidetarife sind, wo die gegenseitige Konkurrenz der verschiedenen Bahnen und der verschiedenen Produktionsorte in Betracht zu ziehen war, wo eine genaue Abwägung der wirthschaftlichen Lage der verschiedenen Rayons und der Transportwege der Güter jenseits der Grenzen unseres Vaterlandes geboten war, und wo endlich eine so grosse Bedeutung die Interessen der Krone haben, welche für die Eisenbahnen jährlich bis zu 39 Mill. Reichswährung aus den Steuereingängen verausgabt — in einer so komplizirten Sache waren Fehler in dem Sinne nicht wohl zu vermeiden, als es nicht möglich war, allen Interessen die gehörige Würdigung zu theil werden zu lassen. Ja, noch mehr, in den zur Zeit in Kraft bestehenden Tarifen gibt es sogar manche Fehler, die vom Finanzministerium auch völlig erkannt werden, welches es aber für seine Pflicht erachtete, einen zu raschen Wechsel und einen von Grund aus vorgenommenen Bruch in der Gestaltung der gegenseitigen Beziehungen der verschiedenen Interessen zu vermeiden. Aber auch diese Fehler müssen und werden allmählich beseitigt werden, unter Abschaffung der beträchtlichen und häufigen Schwankungen im Betrage der Tarifsätze. Welches aber auch immer die Mängel der neuen Tarife sein sollten, so kann ich doch aus voller Ueberzeugung sagen, dass ihr derzeitiges System einen bedeutenden Schritt zum Bessern gegen die früheren Getreidetarife repräsentirt. Jetzt bilden diese Tarife wirklich ein auf Erkenntniss der wirthschaftlichen und finanziellen Vorbedingungen begründetes System, während sie früher einem wahren Chaos nahe waren, welches durch den Kampf herbeigeführt wurde, den die verschiedenen Bahnen unter einander behufs Güterheranziehung zumeist auf Kosten des Staatsschatzes führten.

Maassnahmen gegen die Wettbewerbsbestrebungen der Eisenbahnen.

In Ergänzung der von der Regierung zur Regelung des Tarifwesens der Eisenbahnen erlassenen Verordnung hat der Finanzminister Vorschriften über die zur Beseitigung der Konkurrenzbestrebungen der Eisenbahnen zu treffenden Maassnahmen erlassen. Danach sollen für konkurrirende Strecken entweder gleiche oder gleichartige Tarifsätze festgestellt oder der Verkehr, beziehungsweise die daraus sich ergebenden Einnahmen, nach Maassgabe der jeweiligen besonderen Verhältnisse auf die verschiedenen Strecken vertheilt werden. Die Frage, ob und welche Maassnahmen in bestimmten Fällen zu treffen sind, soll auf der nach einer früheren Verfügung des Finanzministers abzuhaltenden Versammlung der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten zur Berathung kommen.

Einnahmen Russischer Eisenbahnen im Jahre 1889 (bis 1. Dezember).

Donez-Kohlenbahn. Im November 1889 223 352 R., — 9 310 R., bis ult. November 1889 2 824 623 R., + 441 572 R. Südwestbahnen. Im November 1889 2 022 451 R., — 1 654 867 R., bis ult. November 1889 26 125 453 R., — 3 822 779 Rubel. Orel-Witebsk. Im November 1889 455 855 R., — 215 472 R., bis ultimo November 1889 5 776 723 R., — 803 072 R. Orenburg. Im November 1889 234 313 R., bis ult. November 1889 2 038 129 R. Kursk-Charkow-Asow. Im November 1889 795 255 R., — 124 210 R., bis ult. November 1889 10 308 712 Rubel, + 244 906 R. Dünaburg-Witebsk. Im November 1889 238 955 R., — 69 452 R., bis ult. November 1889 2 588 575 R., — 404 897 R. Moskau-Kursk. Im November 1889 864 213 Rubel, — 214 893 R., bis ult. November 1889 11 322 708 R., — 156 707 R. Kursk-Kiew. Im November 1889 366 221 R., — 194 346 R., bis ult. November 1889 4 687 750 R., — 619 009 R.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Behufs Beschlussfassung über den Erwerb der Warschau-Bromberger durch die Warschau-Wiener Bahn und zur Entgegennahme des Berichts über die Unterhandlungen mit der Staatsregierung werden die Aktionäre beider Bahnen zu ausserordentlichen Generalversammlungen zusammenberufen. Die Generalversammlung der Warschau-Bromberger Bahn findet am 1. März und bei etwaiger Beschlussunfähigkeit am 18. März, diejenige der Warschau-Wiener Bahn am 3. März bezw. am 19. März statt.

Wie aus Warschau gemeldet wird, sollen die Beauftragten der Warschau-Wiener Bahn vom Verkehrsminister die Zusicherung verlangt haben, dass, falls die Aktionäre auf den Vorschlag der Staatsregierung in betreff der Vereinigung der beiden Bahnen eingehen, die Staatsregierung auf die ihr zukommenden rückständigen Zinsen in Höhe von 1 500 000 R. verzichten wird; die Aktionäre würden alsdann nur eine Schuld von 3 800 000 R. zu übernehmen haben.

Das „Berl. Tagebl." erhält über das Resultat der bisherigen Verhandlungen in Petersburg folgende Mittheilungen: Die Warschau-Bromberger Bahn wird eine Abzweigung der Warschau-Wiener Bahn bilden und die erstere Gesellschaft als solche aufgelöst. Die Aktionäre der Warschau-Bromberger Gesellschaft erhalten 4 prozentige, vom Staate garantirte Obligationen der Warschau-Wiener Bahn (VII. Em.), während die Warschau-Bromberger Genussaktien als annullirt erklärt werden. Die Warschau-Wiener Bahn erstattet dem Staate den Kapitalbetrag seiner Vorschüsse für die Bromberger Bahn pro 1./13. Januar 1890 zurück und emittirt zu dem Zwecke eine weitere (VIII.) Serie 4 prozentiger, vom Staate garantirter Prioritäten. Letztere Emission wird von der 5 prozentigen Einkommensteuer nicht befreit. Die Warschau-Wiener Bahn wird aus ihrem Gewinn nach Abzug der Staatsrente von 250 000 R., der Verzinsung und Amortisation sämmtlicher 8 Emissionen Prioritäten, der Amortisation ihrer Aktien, der genehmigten Gratifikationen, sowie von Abschreibungen auf Renovationsfonds (2½ pCt.) und auf Reservefonds (3 pCt.), ihren Aktionären zunächst 6 R. per nicht amortisirte, resp. 3 R. per Genussaktie vertheilen und den Ueberschuss mit dem Fiskus und zwar zur Hälfte theilen. Behufs Normirung der Rente und für die Aktionäre im Falle des Rückkaufs der Warschau-Wiener Bahn seitens des Staates wird der durchschnittliche Reingewinn der letzten 7 Jahre unter Ausschluss der ungünstigsten 2 Jahre in dem Sinne ermittelt, dass eventuell für den Zeitraum vor dem 1. Januar 1890 für die Warschau-Bromberger Linie der vom Staate garantirte Betrag zu Grunde gelegt, ferner die Verzinsung und Amortisation der ersten 7 Emissionen Prioritäten und die Hälfte der Verzinsung und Amortisation der 8. Emission Prioritäten in Abzug gebracht, schliesslich der Antheil des Staates am Reingewinn gleichfalls auf Grund der letzten 7 Jahre unter Ausschluss der ungünstigsten 2 Jahre berechnet wird. Bei Rückkauf der Linie durch den Staat erhält letzterer unentgeltlich den ganzen Train und sonstiges Inventar, welches, sei es für den Renovationsfonds, sei es für Gelder aus der Exploitation, aus dem Prioritätsfonds oder aus dem Reservefonds angeschafft worden sind. Desgleichen wird der Saldo des Renovationsfonds Eigenthum des Staates. Für das Jahr 1889 werden den Aktionären höchstens 9 R. per Aktie (resp. 6 R. per Genussaktie) vertheilt, während der Ueberschuss des Gewinnes aus den Jahren 1888 und 1889 zur extraordinären Amortisirung von Aktien verwendet wird. Der Vertrag ist spätestens in zwei Monaten zu unterzeichnen. Der Finanzdirektor der beiden Bahnen, Strassburger, ist mit der detaillirten Ausarbeitung des Vertrages betraut worden.

Russisch-Belgische Trambahn-Gesellschaft.

Die Russische Regierung hat die Statuten der mit 2 500 000 R. Kapital errichteten Belgischen Gesellschaft (siehe

Nr. 8 S. 84 d. Ztg.) genehmigt. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, nicht nur Trambahnen in mehreren grossen Städten Russlands anzulegen, sondern auch Dampftrambahnen in Minenbezirken und industriellen Gegenden zu bauen. Die Gesellschaft wird den Betrieb der von ihr gebauten Bahnen selbst leiten.

Taschkenter Eisenbahn.

Wie der „Voss. Ztg." aus Petersburg, den 22. Januar, telegraphisch gemeldet wird, ist die längst projektirte Taschkenter Zweigbahn nunmehr bestätigt worden. Die Richtung soll sein von Tschardschuij über Chodschent nach Taschkent. Die Arbeiten werden unter der Leitung des Generallieutnants Annenkow bereits im Mai d. J. in Angriff genommen werden. Der Sitz der Baudirektion wird in Samarkand sein. [Wenn man einen Blick auf eine Eisenbahnkarte Russlands wirft, wird man sich überzeugen, dass es sich nicht um eine von Tschardschuij, sondern von Samarkand ausgehende Bahn (Samarkand-Chodschent-Taschkent) hier handelt, nachdem die Strecke Tschardschuij-Buchara-Samarkand (die Schlussstrecke der Transkaspischen Eisenbahn) bereits im Jahre 1888 eröffnet worden ist. D. Red.]

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Der Bundesrath hat die beiden Departements der Finanzen und der Eisenbahnen beauftragt, mit der Regierung des Kantons Bern über den Ankauf der in deren Besitz befindlichen Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn unter Vorbehalt der Ratifikation des Bundesrathes und der Bundesversammlung in Unterhandlung zu treten.

Monte Generosobahn.

Behufs Sicherstellung eines Anleihens im Betrage von 900 000 Frcs. zur Vollendung der Bahn ersucht die Generoso-Bahngesellschaft um die Bewilligung zur Verpfändung ihrer Linie. Ablauf der Einsprachefrist am 5. Februar.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen hat dieser Tage dem Eisenbahndepartement ein Projekt über bedeutende Um- und Neubauten im äusseren Bahnhof Rorschach zur Genehmigung eingesandt, laut welchem der ganze grosse Waarenverkehr in Rorschach auf einen Punkt zusammengeführt wurde.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

In einem Kreisschreiben ladet das Eisenbahndepartement die Schweizerischen Bahnverwaltungen mit selbständigem Betrieb ein, ihrem Personal das Verladen von Langeisen durch Anhängen an die Aussenseite von Güterwagen strengstens zu untersagen und im ferneren anzuordnen, dass in allen Fällen vorschriftswidrig beladene Wagen zurückgewiesen bezw. vom Weitertransport ausgeschlossen werden. Veranlassung zu dieser Vorschrift gab folgender Vorfall: Als Ursache der Entgleisung eines Güterwagens hat sich herausgestellt, dass drei Stücke ⊏-Eisen in einer Länge von 5,5 m durch Anhängen an der Aussenseite unter dem Kasten des betreffenden Wagens zum Verladen gebracht worden sind, allerdings in der Art, dass dieselben an drei Stellen mit vierfach genommenen Stricken angebunden wurden. Trotzdem durch Einbinden von Emballage gesucht worden war, den nachtheiligen Folgen der Reibung zuvorzukommen, sind während der Fahrt die Stricke zerrissen; zufolge dessen fiel der vordere Theil der ⊏-Eisen zu Boden und bohrte sich in denselben hinein. Da gleichzeitig der hintere Theil der ⊏-Eisen gegen den Querbalken des Wagens sich stemmte, wurde dieser aus den Schienen gehoben und zur Entgleisung gebracht.

Appenzeller Bahn.

Im Jahre 1889 wurden auf dieser Bahn im ganzen 365 402 Personen befördert (gegen 350 144 im Vorjahre), daherige Einnahmen 180 412 (174 062) Frcs.; beförderte Güter und Gepäck 30 897 (31 587) t, daherige Einnahmen 97 044 (100 091) Frcs.; dazu verschiedene Einnahmen 5 834 Frcs. Somit betragen die Gesammteinnahmen im Jahre 1889 283 290 Frcs. (gegen 279 847 Francs im Vorjahre).

Bücherschau.

Ein wirklich praktischer Comtoirkalender ist für jedes kaufmännische Geschäft, für jeden im öffentlichen Verkehr Stehenden ein unentbehrliches Erforderniss. Und doch gibt es wenige Kalender, welche imstande sind, verschiedenen Bedürfnissen zugleich zu dienen. Als ein solcher kann dagegen der kürzlich ausgegebene Insertionskalender für 1890 der Annoncenexpedition von R u d o l f M o s s e mit Recht empfohlen werden. Derselbe zerfällt in zwei Hauptheile. Neben einem vollständigen Kalendarium des Jahres 1890 enthält er auf gutem Schreibpapier eine Agenda mit hinreichendem Raum für die täglichen Eintragungen von Notizen. In seinem zweiten Theile dagegen, dem fachmännisch bearbeiteten Zeitungskatalog, bringt er die für jeden Inserenten werthvollen Angaben über die Erscheinungsweise sämmtlicher Zeitungen Deutschlands, Oesterreichs und der Schweiz, sowie aller wichtigen Organe des Auslandes, über Auflage, Insertionspreis, Spaltenbreite usw.; die Erscheinungsorte der Zeitungen sind nach Ländern geographisch geordnet, jeder Platz mit der Einwohnerzahl versehen. Jedem, welcher in die Lage kommt, die Presse als Verkündigungsmittel zu benutzen, sei es für geschäftliche Anzeigen, sei es auch für Gesuche und Angebote, wird der Mosse'sche Insertionskalender, welcher als Vorwort eine interessante Abhandlung über die zweckmässigste Art des Annoncirens bringt, als ein nützliches Handbuch gute Dienste leisten.

Kartenwerke.

Offizielle Eisenbahn-Wandkarte von Oesterreich-Ungarn.

Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat im Auftrage des K. K. Handelsministeriums eine grosse Wandkarte herausgegeben, welche ausser der Monarchie auch die Orientländer enthält: bis Salonichi, Konstantinopel und Odessa. — Die Bahnlinien treten sehr deutlich in verschiedenen Farben hervor und ausser den an Eisenbahnen gelegenen Orten zeigt die Karte auch noch viele andere, sowie auch leichte Terrainangabe, so dass sie über die gewöhnlichen Bahnkarten weit hinausgeht und ein sehr gefälliges Gesammtbild bietet. — Die soeben für 1890 erschienene neue Ausgabe ist in der K. K. Generalinspektion auf Grund amtlicher Nachrichten sorgfältig revidirt worden; sie umfasst 6 grosse Blätter (zusammen 185/128 cm) und enthält alle fertigen und im Bau befindlichen Linien, erstere mit der Unterscheidung, ob ein- oder zweigeleisig.

Mit dem Verkaufe dieses Kartenwerkes ist die Kunst- und Landkartenhandlung Artaria & Co. in Wien betraut, welche ausser den flachen Exemplaren (Preis kolorirt 11 *M*) auch in Mappe oder als Wandkarte zwischen Stäben aufgezogene vorräthig hält.

Verschiedenes.

Rumänische Donaubrücke bei Cernavoda.

Die Rumänische Regierung hat am 15. d. Mts. den Bau der grossen Donaubrücke bei Cernavoda an die Compagnie de Fives-Lille zum Submissionspreis von 8 293 393 Frcs. vergeben. Das Bauwerk soll, wie das „Handels-Museum" bemerkt, das grösste in seiner Art auf dem Kontinente werden. Für die Brückenträger wird kein Schweisseisen, sondern Stahl, d. h. Martinflusseisen, zur Verwendung gelangen. Rumänien wird durch diese Brücke seinem Getreide und anderen Produkten auch den Absatzweg zur See während der langen Wintermonate erschliessen, indem durch diesen Donauübergang die direkte Schienenverbindung mit dem wichtigsten, das ganze Jahr eisfreien Hafen Küstendje (Constanza) vermittelt wird. Bei der Offertverhandlung gelangte nur die Strombrücke über die Donau zur Vergebung, ohne die Inundationsbrücken. Diese Strombrücke erhält eine Gesammtlänge von 750 m, während das eigentliche Strombett der Donau bei Cernavoda eine Breite von 620 m besitzt. Die Gesammtspannweite ist in 5 Oeffnungen getheilt. Der Bautermin ist mit 5 Jahren bemessen. Demnächst werden, und zwar wahrscheinlich schon im nächsten Jahre, die grossen Inundationsbrücken im Anschlusse an die Donaubrücke und die Ueberbrückung der Borcea (eines Seitenarmes der Donau) und die sonstigen Bauobjekte der ganzen Donauübersetzung zur Vergebung gelangen, welche zusammen mit ca. 15 Millionen Francs präliminirt sind.

Schneestürme in Nordamerika.

Ueber das durch Schneestürme vor kurzem angerichtete Unheil wird berichtet: Der Superintendent der Central-Pacific-Eisenbahn meldet, dass die Schneeblockade in der Sierra Nevada beispiellos ist. Fünf Bedienstete dieser Gesellschaft wurden dadurch getödtet, dass Züge durch die Macht des Windes vom Geleise geweht wurden. Mehrere Züge sind durch Eis entgleist. Der Schnee liegt 15—20 Fuss hoch, und an manchen Stellen sind sogar die Telegraphenstangen, obwohl sie eine Höhe von 22 Fuss haben, 10 Fuss unter dem Schnee begraben. Der Sturm war der heftigste seit der Herstellung der Eisenbahn. Einige Züge staken 10 Tage im Schnee fest und in einer Anzahl von Orten sind sie völlig mit Schnee bedeckt. 2 500 Arbeiter sind mit der Säuberung des Geleises beschäftigt.

Aus San Francisco wird vom 29. Januar berichtet: Die Howard Athenäum-Theatertruppe von Boston ist auf der Eisenbahnfahrt hierher 14 Tage bei Shady Run in Californien eingeschneit. Der Schnee um den Zug herum liegt bergehoch und die Leute haben entsetzlich zu leiden. Seit einer Woche leben sie nur von gepöckeltem Fleisch, Fischen und Biscuits und selbst diese Nahrungsmittel konnten nur mit Lebensgefahr von der nächsten Eisenbahnstation beschafft werden. Jetzt kommt die Nachricht, dass sie auch kein Holz und keine Kohlen mehr haben. Auch die Roland Reed'sche und die Shenandoa- und die Emma-Juch's Truppe sind seit einer Woche eingeschneit.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Kirchhoff ist zum Geheimen Ober-Regierungsrath ernannt worden.

Der Königliche Regierungs-Baumeister Backs in Guben ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt und demselben die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt in Guben verliehen worden.

Verliehen ist:

dem Regierungs- und Baurath Paul in Bromberg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst,

den Regierungsräthen:

Pannenberg in Berlin die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst,

Dr. jur. Roesler in Hannover die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst,

den Regierungsassessoren:

Schmidt in Elberfeld — unter Belassung in seiner gegenwärtigen Beschäftigung bei der dortigen Eisenbahndirektion — die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt in Hagen und

Dr. Gerstel in Hannover die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover.

Württemberg.

Zur Ausführung der Arbeiten für die Erweiterung und den Umbau des Bahnhofes Geislingen wird daselbst auf den 1. Februar 1890 ein Bahnhofs-Baubüreau errichtet. Die Verrichtungen des Vorstandes dieses Büreaus sind dem Abtheilungsingenieur Abel des technischen Büreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen worden.

Der tit. Oberfinanzrath Döpffel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist mit Wahrnehmung der Funktion eines Vorstandes der Betriebsabtheilung dieser Generaldirektion in provisorischer Weise betraut worden.

Auf Expeditorsstellen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurden befördert Postsekretär Adolf Müller bei der Generaldirektion der Posten und Telegraphen unter Verleihung des Titels „Sekretär" und die Eisenbahnsekretäre Fischer und Gauss unter Verleihung des Titels „Revisor".

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 12. Februar 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Wald-Solingen mit den Stationen Solingen-Nord- und Solingen-Süd für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Von demselben Tage ab wird die bisherige Station Solingen, welche von da ab die Bezeichnung Solingen-Weyersberg führt, für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen, so dass dieselbe fernerhin auf den Güterverkehr in Wagenladungen beschränkt sein wird.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Am Tage der Betriebseröffnung wird zu dem Lokal-Personengeldtarif für den hiesigen Direktionsbezirk der Nachtrag VIII ausgegeben, welcher die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr der Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd, sowie ermässigte Tarifsätze für die Stationen Gräfrath und Wald enthält. Ferner kommen von demselben Tage ab die in dem Nachtrag V zu dem Lokalgütertarif und die in den Nachtrag III zu dem Lokalkohlentarif für den hiesigen Direktionsbezirk sowie die in einzelnen Tarifen und Nachträgen für direkte Verkehre bereits früher aufgenommenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd, Solingen-Weyersberg, Gräfrath und Wald zur Anwendung. (290)

Elberfeld, 28/1. 90.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Schweizerische Nordostbahn. Infolge eines Betriebsunfalles ist die Fähranstalt in Lindau a/Bodensee am 22. d. Mts. unbrauchbar geworden, und es musste die Wagenüberfuhr von Romanshorn nach Lindau eingestellt werden. Das Verkehrshinderniss dürfte wenigstens 8 Tage andauern.

Auf Grund von § 14 alinea 3 u. 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir dies hierdurch zur öffentlichen Kenntniss.

Zürich, den 28. Januar 1890. (RM291)

Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

3. Güterverkehr.

Mit dem 1. April d. J. wird die Station Friedrichsthal (Grube) für den Privatgüterverkehr geschlossen.

Vom genannten Tage ab kommen sämmtliche im diesseitigen Binnenverkehr und in den direkten Verkehren mit dem diesseitigen Bezirk für die Station Friedrichsthal (Grube) bestehenden Entfernungen und Tarifsätze nur noch für solche Gütersendungen zur Anwendung, welche für die Bergbehörde zu Friedrichsthal (Grube) bestimmt sind oder von derselben aufgegeben werden.

Köln, den 5. Februar 1890. (292)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag XIV zu Theil II, Tarifheft Nr. 1 des Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifs vom 1. November 1879 zur Einführung.

München, den 31. Januar 1890. (293)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 10. Februar d. J. werden die Stationen Grypskerk und Zuidhorn der Niederländischen Staatsbahnen (nördliche Linien) in den direkten Verkehr mit Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und mit der Station Reichenberg der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn aufgenommen. Näheres ist bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung zu erfahren. (294)

Elberfeld, 30./1. 90.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt für die Beförderung von Kohlen in Wagenladungen von 10000 kg ab Bexbach-Quint ein Frachtsatz von 0,45 ℳ für 100 kg in Kraft. (295)

Köln, 31. Januar 1890.

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 5. Februar d. J. wird die Station Dresden-Friedrichstadt in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Chlorkalk und kaustische Soda ab Doos und Heufeld einbezogen. Die Frachtsätze betragen 1,63 bezw. 2,18 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 30. Januar 1890. (296)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 15. Februar d. J. treten folgende Frachtsätze in Kraft:

	Spezialtarif III	Ausn.-Tarif 6a (Holz)
	für 100 kg in ℳ	
Ober-Lindewiese-Leipzig (Dr. B.)	—	1,64
Königsberg-Maria Kulm-Zeitz S. Stsb.	0,53	—

Dresden, am 31. Januar 1890. (297)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. wird die Station Füssen i. Bayern in den direkten Verkehr einbezogen, der Ausnahmetarif 3 auf gewisse Holzwaaren des Spezialtarifs II und III ausgedehnt und der Salz-Ausnahmefrachtsatz für Salzungen-Probstzella auf 0,54 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen. (298)

Meiningen, den 30. Januar 1890.

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Badischen Staatseisenbahnen anderseits vom 1. Juli 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1890 der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält u. a. abgeänderte und neue Sätze für verschiedene Badische Stationen.

Karlsruhe, den 31. Januar 1890. (299)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion.

Verkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Oberhessen. Am 15. Februar d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarife vom 1. September 1887 in Kraft, welcher ausser dem bereits vom 1. Januar d. J. ab gültigen Ausnahmetarife 7 für geringwerthige Massenartikel Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 und 2 (für „Holz“ und „Bestimmte Stückgüter“) enthält. Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 31. Januar 1890. (300)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach der Pfalzbahn. Am 1. Februar l. J. tritt zum Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. Juli 1886 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag II, Frachtsätze für die Stationen Louisenthal, Schleifmühle und Sulzbach, sowie für die Pfälzische Station Bruchmühlbach enthaltend, in Kraft. Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 1. Februar 1890. (301)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung gewisser geringwerthiger Massengüter in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht zwischen Basel B. B. einerseits und Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (M. N. B.), Frankfurt H. L. B., Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Frankfurt am Main-Sachsenhausen H. L. B., Hanau H. L. B., Höchst a. Main H. L. B. und Wiesbaden H. L. B. andererseits treten am 1. Februar l. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, sowie die Güterverwaltung Basel.

Karlsruhe, den 31. Januar 1890. (302)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum Heft II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Ingweiler der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 30. Januar 1890. (303)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 3. und 12. Februar 1890 treten zum Heft III des Tarifs für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn neue bezw. anderweite, ermässigte Tarifkilometer für den Verkehr zwischen den an den Strecken Beyenburg - Langerfeld (Barmen-Rittershausen), Krebsöge - Radevormwald und Solingen-Wald gelegenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und den Stationen Frankfurt am Main H. L. B., Hanau Ostbahnhof, Hanau Westbahnhof und Höchst a/M. der Hessischen Ludwigsbahn andererseits in Kraft.

Die betheiligten Güterabfertigungen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 30. Januar 1890. (304)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Der für den Verkehr mit Stationen mehrerer Verbandsbahnen bereits zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde und landwirthschaftliche Erzeugnisse findet vom 5. Februar d. J. ab in dem oben bezeichneten Verkehre auch Anwendung auf den Verkehr mit den Verbandstationen der Güstrow - Plauer, der Wismar-Rostocker, der Wismar-Karower und der Gnoien-Teterower Eisenbahn.

Köln, den 30. Januar 1890. (305)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr. Der im vorgenannten Verbande enthaltene Ausnahmetarif 19 für eine Anzahl geringwerthiger Massenartikel, wie Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben usw., welcher bisher auf den Verkehr mit Stationen der Güstrow-Plauer, Wismar - Rostocker, Gnoien - Teterower und Wismar - Karower Eisenbahn keine Anwendung zu finden hatte, gilt von jetzt ab innerhalb des Geltungsbereichs dieses Ausnahmetarifs auch für den Verkehr mit Stationen jener Bahnen.

Altona, den 29. Januar 1890. (306)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftlicher Vieh- etc. Tarif der Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt etc. unter einander. Mit dem 15. März d. J. gelangt die direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Station Roda der Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn mit der Maassgabe zur Aufhebung, dass nach obengenanntem Tarife direkte Abfertigung für Roda nur noch im Umfange des Lokal-Gütertarifs des Direktionsbezirks Erfurt etc. stattfindet.

Erfurt, den 30. Januar 1890. (307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar l. J. treten für die Beförderung von Kohlen ab Station Bruchmühlbach der Pfälzischen Bahnen nach diesseitigen Stationen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen sowie das Gütertarif-Büreau.

Karlsruhe, den 29. Januar 1890. (308)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird der in den Lokal- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen allgemein eingeführte Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel, Erde usw.) auf den Verkehr zwischen Stationen der Dortmund - Gronau-Enscheder, der Georgs - Marienhütten-Eisenbahn und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits ausgedehnt.

Berlin, im Januar 1890. (MG309)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona vom 1. November 1887. Für die Beförderung überseeischer Eisenerze und überseeischer Eisenschlacken von Station Altona nach den Kohlenversandstationen des vorbezeichneten Tarifs kommen, sofern die Sendungen in Wagenladungen von mindestens 50 000 kg von einem Versender nach den betreffenden Kohlenversandstationen aufgeliefert werden, und die Verladung auf sonst leer zurückgehenden Wagen erfolgt, vom 5. Februar d. J. ab die folgenden Frachtsätze zur Anwendung:

Frachtsätze
für 10 000 kg in Mark.
Nach den Kohlenversandstationen der Gruppe

Von	I	II	III	IV	V
Altona	61.00	62,00	63 00	65,00	80.00

Köln, den 1. Februar 1890. (310)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von Stationen der Weichsel-, Warschau - Terespoler-, Brest - Cholmer-, Siedletz-Malkiner- und Iwangorod - Dombrowaer Eisenbahn nach Danzig und Neufahrwasser via Mlawa - Illowo treten vom 24. Januar/5. Februar 1890 ab direkte Tarife in Kraft.

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Deutschen Güterverwaltungen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslokal zu haben. (311J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. treten für die Beförderung von gewöhnlichem Eilgut zwischen Wien (Westbahnhof) einerseits und Paris-Douane und Paris-Reuilly andererseits nachstehende Tarifsätze in Kraft und zwar:

Wien (Westbahnhof) nach oder von	für Sendungen bis 5 kg	über 5 bis 10 kg	über 10 bis 20 kg	über 20 bis 30 kg	über 30 bis 40 kg	über 40 kg (je 10 kg voll gerechnet)
	Francs Gold pro Sendung					Francs Gold pro 1 000 kg
Paris-Douane	5,90	6,90	8,85	13,25	17,65	441,45
Paris-Reuilly	5,90	6,90	8,85	13,25	17,65	441,05

Die reglementarische Lieferfrist beträgt 6 Tage, den Tag der Auf- bezw. Abgabe in Paris nicht eingerechnet.

Wien, am 29. Januar 1890. (312)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Holztransporte nach Sachsen gelangt von Olbersdorf nach Bodenbach/Tetschen transit der ermässigte Frachtsatz von 1,08 ℳ pro 100 kg im Kartirungswege, ferner der ermässigte Frachtsatz von 1,03 ℳ pro 100 kg im Rückvergütungswege mit Gültigkeit bis Ende Dezember

d. J. zur Anwendung. Die näheren Bedingnisse sind aus der Publikation im Verordnungsblatte für das K. K. Handelsministerium für Eisenbahnen u. Schifffahrt zu ersehen.

Wien, den 30. Januar 1890. (313)
Die Betriebsdirektion.

Zu dem Gütertarife (Theil II) der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Vizinalbahn Marosvásárhely-Szaszregen ist mit dem 1. Januar l. J. der Nachtrag III in Kraft getreten, welcher für Mineralwasser-Sendungen, ferner für Holz-, Stein- und Ziegelsendungen von Szászregen nach Marosvásárhely Ausnahmetarife enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, im Januar 1890. (314)
Die Direktion
der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1890 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahr 1874

ausgeloost worden:

à **3000** ℳ: Nr. 32 84 123 133 408 517 521 599 636 786 796 916 956 1024 1038.

à **1500** ℳ: Nr. 1102 1105 1161 1187 1211 1214 1279 1367 1410 1412 1473 1591 1818 1833 1873 1887 1893 1900 1912 1928 1929 1960 1982 2051 2058 2060 2061 2175 2222 2232 2243 2305 2423 2430 2458 2506 2593 2766 2780 3044 3118 3143 3175 3241 3317 3365 3467.

à **300** ℳ: Nr. 3505 3516 3558 3570 3719 3733 3738 4039 4046 4159 4383 4443 4489 4536 4651 4795 4800 4953 5038 5076 5106 5159 5279 5284 5368 5441 5504 5505 5521 5562 5727 5788 5857 5924 6064 6219 6293 6425 6477 6559 6628 6726 6787 6894 7124 7129 7181 7287 7372 7386 7518 7526 7595 7800 8008 8100 8101 8109 8173 8305 8307 8329 8597 8688 8720 8748 8753 8773 8849 8895 8897 9009 9047 9061 9132 9409 9556 9601 9776 9777 9995 10012 10202 10206 10245 10260 10290 10327 10575 10916 10947 11457 11533 11539 11557 11563 11584 11587 11689 11720 11752 11816 12009 12072 12100 12108 12113 12180 12266 12317 12334 12495

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 12 bis 20 nebst Talons sind vom 1. April 1890 ab

bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahnbetriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1890. (315)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Lieferung von Weichenmaterialien. Die Lieferung von

a) 1 750 Stück Zungenschienen aus Flussstahl,
b) 1 670 Stück Weichenplatten aus Flusseisen,
c) 1 900 Paar Weichenlaschen aus Flusseisen,
d) 1 700 Stück Zungendrehstühlen aus Schweisseisen,
e) 8 500 Stück Gleitstühlen aus Schweiss- oder Flusseisen,
f) 565 Stück Weichenböcken,
1 700 „ Zungenkloben,
710 „ Zugstangen und
280 „ Gestängen zu Kreuzweichen,
g) 32 000 Stück Schraubenbolzen,
36 500 „ Klemmplatten und Schrauben-Unterlagsplättchen und
1 960 Stück Unterlagsplatten, sowie
h) 60 000 Stück Schienen-Schraubnägeln

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 15. Februar d. J., Vormittags 12 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1. — Angebote müssen bis zum obigen Termine an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Weichenmaterialien" eingesandt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ für jedes Bedingungsheft — für alle 8 Hefte also 4 ℳ — bezogen werden. — Die im Reichsanzeiger Nr. 69 vom 19. März v. J. veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung.

Die Zuschlagsfrist läuft am 28. Februar d. J. ab.

Magdeburg, 30. Januar 1890. (316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 soll von der unterzeichneten Direktion im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:

„Lieferungsangebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"

sind an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhof Nr. 23, versiegelt und postfrei bis

Freitag, den 21. Februar 1890, Vormittags 10 Uhr,

einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen auch die Bedingungen mit den Bedarfsnachweisungen zur Einsicht aus. Dieselben können von dort gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 1. Februar 1890. (317)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 12. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 8. Februar 1890.

Inhalt:

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1890 unterstellten Strecken.

Am Schlusse des verflossenen Jahres betrug die Zahl der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen 80 und zwar:

a) 45 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 24 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 5 Niederländische Verwaltungen,
d) 1 Luxemburgische Verwaltung,
e) 3 Belgische Verwaltungen,
f) 1 Rumänische Verwaltung und
g) 1 Polnisch - Russische Verwaltung (die Warschau - Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene normalspurige Sekundärbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 252,33 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der vorstehend unter a—g aufgeführten Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 72 799,601 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	24 004,88 km	
b) Bayerische Eisenbahnverwaltungen	4 657,73 „	
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2 544,199 „	
d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1 585,90 „	
e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1 383,41 „	
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1 521,32 „	
g) auf die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	5 032,01 km	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		40 729,449 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen		25 553,154 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101,48 „
4. Niederländische Verwaltungen		2 681,398 „
5. Luxemburgische Verwaltungen		160,58 „
6. Belgische Verwaltungen		699,08 „
7. Rumänische Verwaltungen		2 380,91 „
8. Russisch-Polnische Verwaltungen		493,55 „
Gesammt-Betriebslänge		72 799,601 km

Da der Verein in das Jahr 1889 mit einer Länge von 71 053,92 km Eisenbahnen eingetreten ist, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 745,681 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit 924,909 km	oder 52,98 %
„ Oesterreichisch - Ungarischen Verwaltungen	„ 727,304 „	„ 41,66 „
„ Niederländischen und Luxemburgischen Verwaltungen	„ 20,398 „	„ 1,17 „
„ Belgischen, Rumänischen und Russisch-Polnischen Verwaltungen	„ 73,07 „	„ 4,19 „

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1888/89.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite, einschl. der Wilhelmshafen-Oldenburger und des Preussischen Antheils an der Main-Neckar-Eisenbahn, hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1887/88 eine Gesammtlänge von 22 464,28 km. Im Laufe des Berichtsjahres traten an neu eröffneten Strecken 627,21 km hinzu gegenüber einem Abgange von 70,75 km, so dass die Gesammtbahnlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden, mit normaler Spurweite versehenen Bahnen am Schlusse des Betriebsjahres 1888/89 23 020,74 km betrug. [Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehr nicht unterworfenen Bahnstrecken belief sich auf 197,92 km.]

Von den Strecken entfallen auf Preussisches Staatsgebiet 21 387,18 km, während ausserhalb desselben zusammen 1 633,56 Kilometer belegen sind.

Das für die am Schlusse des Jahres 1888/89 betriebenen normalspurigen Eisenbahnen verwendete (statistische) Anlagekapital betrug . . . . 6 081 364 014 *M*.
hierzu das Anlagekapital für die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn (52,37 km) und für den Preussischen Antheil an der Main-Neckarbahn (6,91 km) zusammen . . . . . 12 835 950 „
ergibt ein Gesammtanlagekapital von . . . . 6 094 199 964 *M*.
oder bei 23 070,74 km Gesammtlänge für 1 km Bahnlänge 264 705 *M*.

Für die Ertragsberechnung kommen jedoch, da die im Laufe des Jahres neu eröffneten Strecken nur nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung, beziehungsweise nach Verhältniss der während des Betriebsjahres thatsächlich verflossenen Betriebszeit in Betracht zu ziehen sind, nur 6 030 713 579 *M* und nach Abzug der Anlagekosten für die dem öffentlichen Verkehr nicht dienenden Bahnstrecken nur 6 018 956 346 *M*. in Anrechnung.

Die Betriebslänge der unter Preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen normalspurigen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Berichtsjahres 22 960,23 km gegen 22 347,11 km im Vorjahre.

Es waren vorhanden: Bahnhöfe 2 117, Haltestellen 816, Haltepunkte 569, zusammen 3 502 Stationen.

In der inneren Verwaltungseinrichtung sind erwähnenswerthe Aenderungen nur in geringem Umfange eingetreten. Eine wichtige Neuregelung ist hinsichtlich des Beamten-Pensionskassenwesens vorbereitet worden. Die getrennte Vermögensverwaltung der sämmtlichen, zumeist aus den früheren selbständigen Privatbahnunternehmungen herrührenden 40 verschiedenen Pensionskassen-Einrichtungen ist unter Erzielung einer wesentlichen Vereinfachung der Geschäftslast und Verminderung der Kosten mit Zustimmung der Mitgliedervertretungen aufgehoben und nach verfassungsmässiger Festsetzung des Staatshaushaltsetats für das Jahr 1889/90 mit dem 1. April 1889 die Verrechnung aller zu leistenden Zahlungen der Kassen bei den Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung und die Vereinnahmung der statutenmässigen Mitgliederbeiträge als eigene Einnahmen des Eisenbahn-Betriebsfonds eingeführt worden. Mit demselben Zeitpunkte sind die Vermögensbestände aller Beamtenpensions- und Unterstützungskassen zu einem gemeinsamen Pensionsgarantiefonds vereinigt worden. Soweit die alljährlich vorhandenen Mittel hinter dem Betrage der Jahresausgabe zurückbleiben, trägt der Eisenbahnbetriebsfonds die Ausgaben aus den eigenen Einnahmen, wohingegen die bisher zu den einzelnen Kassen geleisteten Zuschüsse wegfallen.

Die zur Durchführung der für die Lohnarbeiter der Staatseisenbahnverwaltung maassgebenden Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 und 25. Mai 1884 getroffenen Anordnungen und Einrichtungen haben sich fortgesetzt als zweckmässig erwiesen. Die Gesammtaufwendung auf Grund der Unfallversicherungsgesetze an Unfallrenten, Krankengeldbeträgen, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung betrug rund 546 000 *M*. gegen 455 000 *M*. im Vorjahre.

Die Gesammtjahreseinnahme der Krankenkassen belief sich auf 3 544 525 *M*., von welcher Summe 2 176 152 *M*. auf die Beiträge der versicherungspflichtigen Kassenmitglieder (durchschnittlich 13,24 *M*. auf ein Mitglied) entfielen, der Baarzuschuss der Eisenbahnverwaltung bezifferte sich auf die Hälfte dieser Summe. Eine Erhöhung der statutmässigen Beitragsätze war bei keiner Kasse erforderlich, dagegen hat erfreulicherweise die statutmässige Krankenfürsorge, welche bei allen Kassen über die gesetzliche Mindestleistung meistens erheblich hinausgeht, gegenüber dem Vorjahre bei einer grossen Anzahl von Kassen mit Rücksicht auf die günstigere Gestaltung ihrer Verhältnisse erweitert werden können.

Die Zahl der Mitglieder der beiden Pensionskassen für die Betriebsarbeiter und für die Werkstättenarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahre von 75 062 auf 78 786 vermehrt. Die Zahl der Ruhelohnempfänger stieg von 666 auf 743, der Empfängerinnen von Wittwengeld von 1 103 auf 1 322. Verausgabt wurden an Ruhelohn 161 128 *M*. oder rund 255 *M*. für jeden Pensionär, an Wittwengeld 104 623 *M*. oder rund 90 *M*. für jede Wittwe und an Waisengeld 35 146 *M*. oder rund 30 *M*. für jedes hinterlassene Kind, ausserdem an Sterbegeld 3 186 *M*. und an Unterstützungen aus den Pensionskassen 8 414 *M*. Ferner sind an solche erwerbsunfähige Arbeiter und an Hinterbliebene verstorbener Arbeiter rund 430 000 *M*. Unterstützungen und Beihilfen aus dem Eisenbahnbetriebsfonds gewährt worden.

Die regelmässige Ausführung des Betriebsdienstes nach den jeweiligen Fahrplänen ist auch im Berichtsjahre mehrfach durch Naturereignisse, insbesondere durch Schneeverwehungen in empfindlicher Weise beeinträchtigt worden. Wenn auch die Störungen im allgemeinen nicht von so langer Dauer und weittragender Bedeutung waren, wie im Vorjahre, so erstreckte sich doch die Ausdehnung derselben auf weit grössere Bezirke. Während im letzteren Jahre vorzugsweise nur die östlichen und nördlichen Bahnen betroffen wurden, war im Berichtsjahre das gesammte Staatsbahnnetz mehr oder weniger gleichzeitig betheiligt. Die durch Schneeverwehungen und Schneestürme herbeigeführten Unterbrechungen und Störungen des Betriebes waren besonders zahlreich. Während der Dauer der Verkehrsstörungen sind, soweit längere Strecken gesperrt wurden, behufs Aufrechthaltung des durchgehenden Verkehrs Seitenlinien unter Zuhilfenahme von Sonderzügen benutzt worden, während auf den freigebliebenen Theilstrecken der Personenverkehr, soweit thunlich, durch Umsteigen der Reisenden an den gefährdeten Stellen aufrecht erhalten wurde, der Güter- und Viehverkehr aber, soweit eine Umleitung nicht angängig war, zeitweise unterbleiben musste. Die Verwaltung ist neben der sorgsamsten Unterhaltung der bereits bestehenden Anlagen auf die Vermehrung und Verbesserung der Schneeschutzvorrichtungen bedacht gewesen.

Bei Aufstellung der Fahrpläne wurde den Interessen des Verkehrs nach Möglichkeit Rechnung getragen durch Einlegung neuer Züge und Verbesserung der vorhandenen Zugverbindungen. Es fanden nachstehende tägliche Leistungen für den regelmässigen Personenverkehr statt:

	Tägliche Personenzug-kilometer		Anzahl der Züge auf das Kilometer	
	1887/88	1888/89	1887/88	1888/89
1. in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai	241 033	250 717	11,03	11,12
2. in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September . . .	254 124	267 939	11,63	11,95
3. in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März . . .	250 717	263 654	11,48	11,76

Behufs Förderung und Entwickelung des Verkehrs sind, wie in den Vorjahren, auch im Berichtsjahre unter thunlichster Berücksichtigung der aus den betheiligten Kreisen zur Kenntniss der Verwaltung gelangten Wünsche zahlreiche Haltestellen und Haltepunkte neu errichtet, sowie die Abfertigungsbefugnisse bestehender Haltestellen erweitert worden.

Ergebnisse des Betriebes.

A. Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

Die Gesammteinnahmen sind
von 750 522 511 *M*. im Jahre 1887/88
auf 782 546 897 „ „ „ 1888/89
mithin um 52 024 386 *M*. oder 7,1 % gestiegen.
Von diesen Einnahmen entfielen:

	im Jahre 1887/88		im Jahre 1888/89	
	M.	%	*M*.	%
auf den Personenverkehr .	184 630 171	25,3	194 722 936	24,9
„ „ Güterverkehr . .	517 511 479	70,9	559 319 202	71,5
Gesammtbetrag der Verkehrseinnahmen	702 141 650	96,2	754 042 138	96,4
auf die sonstigen Einnahmen	23 380 861	3,8	28 504 759	3,6

Die Vermehrung der Verkehrseinnahmen um 51 900 488 *M*. = 7,4 % ist theilweise der Vergrösserung des Bahnnetzes um rund 610 km mittlerer Betriebslänge zuzurechnen, in der Haupt-

sache jedoch, wie im Vorjahre, durch die weitere günstige Entwickelung der Verkehrsverhältnisse und die dadurch bewirkte Steigerung sowohl des Personen- als des Güterverkehrs herbeigeführt worden.

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt sind die Einnahmen, obgleich die neuen Strecken in den ersten Jahren des Betriebes den Durchschnittsertrag der älteren Strecken nicht erreichen, von 32 665 *M.* im Jahre 1887/88 auf 34 053 *M.* im Jahre 1888/89, mithin um 4,2 % gestiegen.

Die Gesammtausgaben haben
im Jahre 1887/88 386 946 580 *M.*
„ „ 1888/89 419 365 733 „
oder 32 419 153 *M.* = 8,4 % mehr betragen.

Von denselben entfallen:

	im Jahre 1887/88		im Jahre 1888/89	
	M.	%	*M.*	%
auf die persönlichen Ausgaben	190 462 937	49,4	196 759 605	47,0
auf die allgemeinen Kosten	25 282 566	6,5	27 921 179	6,7
auf die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	45 210 666	11,7	48 685 090	11,6
auf die Bahntransportkosten	77 973 244	20,2	84 072 781	20,1
auf die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen u. Verbesserungen	3 752 337	1,0	5 195 585	1,2
auf die Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten	3 670 488	0,7	3 494 889	0,6
auf die Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel	—	—	245 158	0,1

Im Verhältniss zur Betriebslänge bezw. zu den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls eine allgemeine Steigerung der Gesammtausgaben eingetreten und zwar bei Zurückführung
auf 1 km mittlerer Betriebslänge
von 17 315 *M.* im Jahre 1887/88
auf 18 265 „ „ „ 1888/89 oder 5,5 %,
auf je 100 000 Wagenachskm
von 5 264 *M.* auf 5 301 *M.* oder 0,7 %,
auf je 1 000 Lokomotivnutzkm
von 2 232 *M.* auf 2 276 *M.* oder 2 %

Bei Vertheilung der Gesammtausgaben auf die 3 Verwaltungszweige entfallen:

	im Jahre 1887/88		im Jahre 1888/89	
	M.	%	*M.*	%
auf die allgemeine Verwaltung	40 685 967	10,6	43 392 349	10,5
auf die Bahnverwaltung	102 621 176	26,9	108 580 188	26,3
auf die Transportverwaltung	238 774 585	62,5	261 113 630	63,2

Bei der Zurückführung auf 1 km mittlerer Betriebslänge ergeben sich an Ausgaben:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
	M.	*M.*
bei der allgemeinen Verwaltung	1 821	1 890
bei der Bahnverwaltung	4 592	4 729
„ „ Transportverwaltung	10 685	11 372

Bei der Zunahme sind die persönlichen Ausgaben mit 3,3 %, die sächlichen dagegen mit 13,3 % betheiligt.

Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel betrug der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 363 181 164 *M.* gegen 343 575 931 *M.* im Vorjahre, mithin mehr 5,7 %. Im Verhältniss zu dem statistischen Anlagekapital ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 6,02 %. Dieses Anlagekapital ist, da es die inzwischen erfolgten Abschreibungen nicht umfasst, zur Darstellung eines zutreffenden Bildes des finanziellen Ergebnisses des Betriebes nicht geeignet. Es ist daher von dem Staatsbahnkapital, d. h. von dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlichen Bahnstrecken aufgewendeten Anlagekapital unter Berücksichtigung der Abschreibungen auszugehen und beläuft sich Ende 1888/89 dieses Kapital auf 4 066 128 112,45 *M.* Im Verhältniss zu diesem ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 7,30 %.

(Fortsetzung folgt.)

Die Entwickelung des Deutschen Patentwesens während der letzten 5 Jahre.

Noch niemals seit dem Bestehen des Deutschen Patentgesetzes, also vom 1. Juli 1877 ab, sind in einem einzigen Jahre so viel Patente angemeldet, als in dem eben verflossenen Jahre 1889. Betrachten wir an der Hand der soeben veröffentlichten amtlichen Statistik des Patentamtes auszugsweise die Gesammtergebnisse der letzten 5 Jahre, so ergibt sich folgendes:

Jahr	Patent-		Vernichtete und zurückgenommene Patente	Abgelaufene Patente	Am Jahresschluss in Kraft gebliebene Patente
	anmeldungen	ertheilungen			
1885	9 408	4 018	25	3 947	11 046
1886	9 991	4 008	22	3 786	11 249
1887	9 904	3 882	34	3 587	11 512
1888	9 869	3 923	26	3 625	11 810
1889	11 645	4 406	15	3 473	12 732
1877—1889	104 994	50 780	260	37 836	12 732

Diese wenigen Zahlen zeigen, dass sich unser Patentwesen in recht erfreulicher Weise entwickelt, denn die auf 1889 bezüglichen, in der vierten und fünften Zahlenspalte auftretenden Zahlen, die niedriger sind, als in den Vorjahren — nämlich 15 bezw. 3 473 — sind thatsächlich als dem Patentwesen günstig anzusehen, da die in der fünften Spalte aufgeführten Zahlen sich nicht allein auf Patente beziehen, die abgelaufen, sondern auch wegen Nichtzahlung der Gebühr erloschen sind. Die Zahl der ertheilten Patente hat eine Höhe erreicht, wie man sie nach den wenig günstigen Jahren 1887 und 1888 kaum erwartet hatte, und es ist die für 1889 erreichte Zahl von Patentertheilungen überhaupt erst dreimal erreicht bezw. übertroffen. Es wurden nämlich Patente ertheilt:

im Jahre 1879 . . . . 4 410
„ „ 1883 . . . . 4 848
„ „ 1884 . . . . 4 459

In Deutschland werden die Patente vom Beginn des Gesetzes ab fortlaufend mit Nummern bezeichnet, wie das auch in Amerika und einigen anderen Staaten der Fall ist, während z. B. in England die Patentnummern alljährlich von 1 ab beginnen. Aus der letzten Zeile vorstehender Aufstellung ergibt sich, dass wir am Schluss des Jahres schon die Patentnummer 50 780 erreicht hatten.

Von besonderem Werth dürfte es sein, einmal zu beleuchten, wie sich die Entwickelung des Patentwesens gestaltet hat in den zuletzt vergangenen beiden Jahren und zwar speziell in denjenigen Klassen, welche das Transportwesen betreffen bezw. doch mehr oder weniger damit zusammenhängen.

Patent-klasse Nr.	Gegenstand der Klasse	Patent-anmeldungen			Patent-ertheilungen			Er-löschun-gen
		1888	1889	1877 bis 1889	1888	1889	1877 bis 1889	1877 bis 1889
5	Bergbau	53	57	654	27	35	413	318
13	Dampfkessel nebst Ausrüstung . . .	202	237	2 253	130	152	1 400	949
14	Dampfmaschinen ausser Lokomotiven (Klasse 20)	136	144	1 397	49	64	925	672
18	Eisenerzeugung . .	33	27	695	14	17	339	264
19	Eisenbahn- u. Strassenbau, einschliessl. Brückenbau . . .	86	99	1 309	31	36	604	497
20	Eisenbahnbetrieb u. Fahrzeuge	263	334	3 316	119	141	1 700	1 279
21	Elektrische Apparate	383	488	3 674	171	169	1 738	1 216
40	Hüttenwesen . . .	75	78	706	38	41	358	220
45	Land- und Forstwirthschaft. . . .	328	408	3 598	144	157	1 878	1 472
63	Wagenbau, Fahrräder u. dergl. . .	216	257	1 688	85	120	854	663
65	Schiffbau	87	90	943	36	44	409	302
74	Signalwesen. . . .	59	65	422	21	27	189	132
81	Transportwesen, Verladung u. dergl.. .	64	89	674	21	27	266	190
84	Wasserbau	23	28	180	12	8	76	52

Im allgemeinen kann man aus diesen Angaben ersehen, dass auch in den einzelnen Zweigen der Technik, und vorstehende kleine Tabelle bezieht sich gerade auf die bedeutungsvollsten und wichtigsten technischen Klassen, ein reger Fortschritt sich geltend gemacht hat. Die Zahl der Patentanmeldungen ist, mit einer einzigen Ausnahme, überall gestiegen; bei einigen Klassen, z. B. 20, 21, 45 und 63, ist diese Steigerung sogar sehr erheblich. Für Klasse 18, Eisenerzeugung, ist zwar die Zahl der Anmeldungen etwas zurückgegangen, dafür ist aber um so erfreulicher, dass die Patentertheilungen trotzdem in dieser Klasse im letzten Jahre gestiegen sind, während andererseits in Klasse 21 (elektrische Apparate), obwohl die Zahl der Anmeldungen um mehr als 100 im verflossenen Jahre gestiegen ist, die Zahl der Ertheilungen, im Vergleich zu dem Ergebniss für 1888, für das abgelaufene Jahr zurückgegangen ist. Zwei Klassen, welche eine ziemlich gleichartige Förderung aufzuweisen haben, sind Nr. 74 und 81, betreffend Signal- und Transportwesen. Für Signalwesen sind seit dem Bestehen des Patentschutzes 189 Patente ertheilt, während für Transportwesen 266 Patente ertheilt worden sind. Diese reichlichere Ertheilung hat hauptsächlich darin ihren Grund, dass im Signalwesen gewissermaassen mehr ausgebildete Verhältnisse oder, bildlich ausgedrückt, mehr ausgetretene Pfade vorhanden waren, wie für die in Klasse 81 patentirten Gegenstände. Einen Ausgleich findet man in diesen gegenseitigen Beziehungen auch in den Zahlen der letzten Spalte; danach sind von den für Signalwesen ertheilten Patenten 132 bis Ende 1889 gelöscht, während diese Zahl für Klasse 81 190 beträgt. Man darf hiernach indessen nicht schliessen, dass die für Signalwesen ertheilten Patente etwa langlebiger oder werthvoller sind. Derartige Fragen zu entscheiden, bedarf es einer eingehenderen Erörterung, auf die wir hier bei einer allgemeinen Besprechung nicht gut eingehen können.

Von ganz besonderer Bedeutung sind nur noch die Ergebnisse zweier Klassen, nämlich Nr. 20 und 63, betreffend Eisenbahnbetrieb und Fahrzeuge bezw. Wagenbau und Sattlerei. Sowohl die Zahl der Anmeldungen wie auch diejenige der Ertheilungen ist in diesen Klassen ganz ausserordentlich gestiegen, wofür ganz besondere Gründe wohl zu finden sind. Die erheblichste Steigerung, den Prozentsätzen nach, welche überhaupt bei den Ertheilungen nachweisbar sind, hat in Klasse 63 stattgefunden und, wie schon angedeutet, ist das nicht etwa ein blosser Zufall, sondern findet darin seine Begründung, dass infolge eines Preisausschreibens*) des Ausstellungskomitees der Deutschen Allgemeinen Ausstellung für Unfallverhütung auf Bremsvorrichtungen für Fassbierwagen in Höhe von 1 500 *M* eine namhafte Zahl von Fachtechnikern veranlasst wurden, sich der Bremsenfragen für Strassenfuhrwerke besonders anzunehmen und eine erhebliche Zahl der für die Preisbewerbung bestimmten neuen Konstruktionen, die ja während der Unfallverhütungs-Ausstellung öffentlich zur Schau gestellt wurden, sind zuvor dem Amt zur Patentirung vorgelegt.

*) Nähere Angaben über diesen Gegenstand sind enthalten in dem Aufsatz: „Bremsen für Fassbierwagen“ in Nr. 10 S. 97 vor. Jahrg. d. Ztg.

Auffallend ist es, was hier beiläufig eingeschaltet sei, dass trotzdem in geradezu üppiger Fülle neue und zum Theil auch für alle möglichen Arten von Wagen benutzbare Bremskonstruktionen nunmehr geschaffen sind, verhältnissmässig noch recht wenig allgemeine Anwendung davon gemacht wird. Was nutzt es, wenn fort und fort neue Konstruktionen ersonnen und gesetzlich geschützt werden, wenn man nicht auch davon Gebrauch macht? Hoffentlich werden einerseits die Unfallverhütungsvorschriften der betheiligten Betriebe, andererseits aber auch die Erfinder dahin wirken, dass man von den technischen Errungenschaften auch thatsächlich den wünschenswerthen Gebrauch macht.

Im allgemeinen liefern die vorstehenden Angaben den zahlenmässigen Beleg dafür, dass das abgelaufene Jahr der Entwickelung des Transportwesens durchweg recht günstig gewesen ist und zwar nicht allein die für den Weltverkehr bestimmten Fahrbetriebsmittel (Klasse 20 und 65), sondern auch die mehr für Klein- oder Einzelbetriebe verwendbaren Hilfsmittel bis herab zu einzelnen Fahrrädern, die ebenfalls der Klasse 63 angehören, haben eine Weiterbildung erfahren, auf die wir durchaus mit Befriedigung zurückblicken dürfen. Einen Anstoss zu manchen dieser Errungenschaften hat, was ausdrücklich ausgesprochen zu werden verdient, die im vorigen Jahre hierselbst ins Leben gerufene Unfallverhütungs-Ausstellung gegeben.

Inwieweit das Ausland an dem Deutschen Patentwesen betheiligt ist, das mag an der Hand einiger Zahlen, welche sich auf die zuletzt verflossenen 5 Jahre erstrecken, hier noch kurz mitgetheilt werden.

Es wurden Patente ertheilt:

im Jahre	an Angehörige des Deutschen Reichs	an Ausländer
1885	2 621	1 397
1886	2 723	1 285
1887	2 561	1 321
1888	2 547	1 376
1889	2 921	1 485

Diese Aufstellung macht ersichtlich, dass das Ausland mit einem sehr hohen Prozentsatz an der Zahl der in Deutschland überhaupt ertheilten Patente und damit natürlich auch, wie wir noch sehen werden, an den Geldbeträgen betheiligt ist, die der Staat für Patentgebühren usw. einnimmt. Während der Jahre 1887 und 1888 sind sogar mehr als die Hälfte aller Patente Ausländern ertheilt worden und zeigt dieses zur Genüge, dass die Deutschen Patente im Auslande sich einer Werthschätzung erfreuen, die man in manchen Kreisen kaum einmal muthmaasst. Hierfür ist eine Begründung hauptsächlich darin zu erblicken, dass bei uns die Patentanmeldungen vor eigentlicher Ertheilung einer Prüfung unterzogen werden, die hier und da unverständiger Weise ganz unzutreffend beurtheilt wird. Das Deutsche Patentgesetz, eins der jüngsten, aber auch der vollkommensten aller Kulturstaaten, schreibt eine Prüfung vor. Diese Prüfungen haben die Ausländer durchaus nicht zurückgeschreckt, ihre Geisteserzeugnisse gesetzlich schützen zu lassen, ja eher könnte man aus den Zahlen gerade das Gegentheil herauslesen, denn in den letzten drei Jahren hat sich die Zahl der Patente für Ausländer nicht unwesentlich erhöht.

Wir befinden uns, wie wohl den meisten Lesern bekannt sein dürfte, vor einer Reform unseres Patentgesetzes, und ist es deshalb nicht angebracht, unsere Erörterungen weiter auszudehnen, als es unumgänglich nöthig erscheint. Wir wollen deshalb zum Schluss nur noch eine Aufstellung über die Ausgaben und Erträgnisse mittheilen, welche durch die Thätigkeit des Patentamtes dem Deutschen Reiche in den abgelaufenen 5 Jahren zugeflossen sind.

Das Kaiserliche Patentamt hat

im Jahre	eingenommen	ausgegeben	Ueberschuss erzielt
1885	1 387 562,15 *M*	643 454,08 *M*	744 108,07 *M*
1886	1 526 776,40 „	665 977,66 „	860 798,74 „
1887	1 624 063,45 „	666 102,20 „	957 961,25 „
1888	1 721 787,78 „	727 466,18 „	994 321,60 „
1889	1 928 129,63 „	752 390,51 „	1 175 739,12 „

Aus diesen Angaben erhellt, dass die eingangs erwähnte günstige Entwickelung unseres heimischen Patentwesens, soweit der Nerv aller Dinge, nämlich der Geldpunkt, in Frage kommt, kaum etwas zu wünschen übrig lässt, und wollen wir hier ausdrücklich daran erinnern, dass an diesen Beträgen, insbesondere also auch an den dem Reiche zu gute kommenden Ueberschüssen, das Ausland mit einem hohen Prozentsatze betheiligt ist. Der den Betrachtungen zu Grunde gelegte Zeitraum von 5 Jahren war glücklicherweise ziemlich frei von verhängnissvollen industriellen Krisen und diesem Umstande ist es auch wohl hauptsächlich mit zuzuschreiben, dass das hier in bestimmten Zahlen vorliegende Arbeitsergebniss unseres Patentamtes einen so erfreulichen Entwickelungsgang aufweist.

L.

Aus Sachsen.

Die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe.

Die Sächsischen Landstände werden sich in allernächster Zeit mit einer der wichtigsten jetzt zur Entschliessung stehenden Regierungsvorlagen, nämlich mit dem die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe betreffenden Projekt, eingehend zu beschäftigen haben. Die Hauptgesichtspunkte desselben geben wir einigermaassen ausführlich, um für spätere Mittheilungen über den Fortschritt des Werkes eine geeignete Grundlage zu besitzen.

Der Entwickelung des Sächsischen Eisenbahnwesens entsprechend ist die ursprüngliche Anlegung der Bahnhöfe in Dresden nicht nach einem von Anfang an aufgestellten einheitlichen Plane erfolgt. Vielmehr ist für die Herstellung der einzelnen Anlagen im wesentlichen das Bedürfniss derjenigen Bahnlinien jeweilig bestimmend gewesen, für welche sie anfänglich den Endpunkt bildeten. Es darf daher nicht Wunder nehmen, dass ihre Leistungsfähigkeit trotz mannigfacher im Laufe der Zeit eingetretener Verbesserungen dem Durchgangsverkehre nicht mehr zu entsprechen vermögen und mit dem ungeahnt starken Anwachsen des lokalen Personen- und Güterverkehrs nicht gleichen Schritt haben halten können. Die erhöhte Belastung der vier Dresdner Bahnhöfe: des Böhmischen Bahnhofes in Altstadt, des Friedrichstädter Bahnhofes, sowie des Leipziger und Schlesischen Bahnhofes, letztere beide in Neustadt, sowie ihre getrennte Lage haben infolge dessen ebenso für die Betriebsführung wie für das Publikum ganz wesentliche Uebelstände zur Folge.

Auf den einzelnen Bahnhöfen wird der Mangel einer genügenden Ausdehnung der Personen-Perronanlagen namentlich zu Zeiten aussergewöhnlich starken Verkehrs, wie an Sonn- und Festtagen des Sommerhalbjahres, empfunden, an welchen zu der ohnehin starken Personenfrequenz noch ein lebhafter Vergnügungsverkehr der sämmtlichen in Dresden einmündenden Linien — und zwar während der Abendstunden in konzentrirter Weise — hinzuzukommen und den Durchgangsverkehr infolge häufiger und bedeutender Zugverspätungen zu beeinträchtigen pflegt. Ueberdies sind bei dergleichen Anstauungen grosser Menschenmengen unter räumlich beschränkten Verhältnissen die unvermeidlichen Betriebsmanipulationen mit Gefahren für die Reisenden verbunden, vor welchen diese zeither nur unter der äussersten Anstrengung des Betriebspersonals behütet werden konnten. Es mag in dieser Beziehung bespielsweise hier nur des Querbahnsteigs auf dem Böhmischen Bahnhofe gedacht werden, welchen einzelne Züge durchfahren müssen, obgleich ihn die Reisenden beim Uebergang vom Hausbahnsteig auf den Zungenbahnsteig und in umgekehrter Richtung regelmässig zu benutzen haben.

Ein fernerer Uebelstand ist, dass die Durchführung der von den Neustädter Bahnhöfen ausgehenden und daselbst endenden Züge von und nach dem Personenbahnhofe in Dresden-Altstadt auf grosse Schwierigkeiten stösst, nicht nur zufolge der Anlage der zuerst genannten Bahnhöfe als Kopfstationen, sondern auch wegen der langen, nur langsam zu befahrenden Niveauübergänge über öffentliche Strassen und Plätze, sowie wegen übermässiger Belastung der Verbindungsbahn mit Personenzügen und langen Güterzügen.

Hiernächst nöthigt die Trennung der Personen-Verkehrsanlagen des Leipziger von denjenigen des Schlesischen Bahnhofes alle Reisenden, welche in Dresden-Neustadt von der Richtung Leipzig- bezw. Berlin-Dresden in die Richtung Dresden-Görlitz und umgekehrt übergehen, den Weg von einem Bahnhofe zum andern über die Vorplätze beider Bahnhöfe, sowie über die Grossenhainer Strasse zu nehmen.

Wie sehr die Bedienung des Güterverkehrs ebenfalls unter der Ungunst der obwaltenden örtlichen Verhältnisse leidet, geht ohne weiteres daraus hervor, dass das Vorhandensein von vier verschiedenen Bahnhöfen und die gesonderte Besorgung des Rangirgeschäftes auf einem jeden derselben für die Auswechselung der Wagen aus den eingehenden Güterzügen, ferner für die Ueberführung der Wagen von einem Güterbahnhof zum anderen und für die Zusammenstellung der auf den einzelnen Linien abzulassenden Züge eine Reihe von Wagenbewegungen bedingen, welche die Besorgung des Transportdienstes ausserordentlich verwickelt machen und verzögern.

Bei Erörterung der verschiedenen Möglichkeiten, in welcher Weise eine einheitliche Neugestaltung der Dresdner Bahnhöfe bewirkt werden könnte, ist u. a. auch die Zusammenlegung aller Personenbahnhöfe zu einem an der zwischen Altstadt und Neustadt gelegenen Verbindungsbahn, etwa zwischen der Ueberbrückung der Freiberger Strasse und der Marienbrücke in Altstadt anzulegenden Centralbahnhofe vorübergehend in Frage gekommen, weil eine solche gänzlich neue Anlage zunächst während der Bauperiode für die ungestörte Fortführung des Betriebes offenbar das Vortheilhafteste gewesen wäre und weil sie — wenigstens dann, wenn die in Dresden zur Zeit vorhandenen Bahnhöfe gänzlich aufgehoben werden könnten — auch später in Bezug auf Vereinfachung und Leichtigkeit des Betriebsdienstes für die Eisenbahnverwaltung unzweifelhafte Vorzüge geboten hätte. Indessen erschien es bei näherer Erwägung nicht angängig, den Personenverkehr der auf dem rechten Elbufer gelegenen Stadttheile, welcher — an den beiden Neustädter Bahnhöfen zusammengenommen — hinter dem Verkehre des Böhmischen Bahnhofes nicht zurückbleibt, ausschliesslich auf einen in der Altstadt angelegten Centralbahnhof zu verweisen. Ebenso würde es in Rücksicht auf die örtlichen Bedürfnisse und Gewohnheiten unvermeidlich sein, mindestens für die Linie Bodenbach-Dresden eine Personenverkehrsstation an der Stelle des jetzigen Böhmischen Bahnhofes zu belassen. Auch wenn die sonach ausser dem Centralbahnhofe zu erhaltenden beiden Bahnhofsanlagen in Dresden-Neustadt und Altstadt zunächst vereinfacht worden wären, so würden doch die Verhältnisse voraussichtlich wieder zu einer allmählichen Erweiterung derselben gedrängt haben. Die Staatseisenbahnverwaltung wäre also aller Wahrscheinlichkeit nach binnen verhältnissmässig kurzer Zeit in die Lage gekommen, einen mit hohem Kostenaufwande erbauten und zu bewirthschaftenden grossen Bahnhof mehr zu besitzen, ohne dafür anderwärts entsprechende Vereinfachungen und Ersparnisse zu erzielen.

Zudem musste befürchtet werden, dass durch die Anlegung eines Centralbahnhofes an der bezeichneten Stelle, bei gleichzeitiger Aufhebung der jetzt vorhandenen Bahnhöfe oder doch bei einer wesentlichen Beschränkung des Publikums in ihrer Benutzung, eine plötzliche Verschiebung des städtischen Verkehrs und deshalb eine gewaltsame, überaus nachtheilige Veränderung in Bezug auf die wirthschaftlichen Verhältnisse und die sonstigen, unter dem Einfluss der jetzigen Bahnhöfe naturgemäss entwickelten Eigenthümlichkeiten einzelner Stadttheile herbeigeführt werden würde.

Die vorstehend angedeuteten Bedenken sind für den Entschluss bestimmend gewesen, das Projekt eines Centralbahnhofes gänzlich fallen zu lassen, dagegen eine durchgreifende Verbesserung der Dresdner Bahnhöfe allenthalben unter Anlehnung an das Bestehende zu suchen. Den in diesem Sinne bearbeiteten generellen Entwürfen liegt

I. Im allgemeinen

folgender Plan zu Grunde:

Im Interesse erhöhter Leistungsfähigkeit werden die Anlagen für den Personenverkehr von denjenigen für den Güterverkehr innerhalb der Stadt getrennt gehalten, und zwar so, dass sich die ersteren an der dem Stadtinnern zugekehrten Seite, dagegen die letzteren an der Aussenseite der Bahnlinien befinden.

Der Böhmische Bahnhof in Altstadt wird zum Haupt-Personenbahnhofe ausgebaut, in welchem alle in Dresden aus- und einlaufenden Personenzüge — mit alleiniger Ausnahme einzelner in der Neustadt abzufertigender Vorortzüge — anfangen und endigen sollen, während die beiden Personenbahnhöfe in der Neustadt zu einem, etwa in der Axe des jetzigen Schlesischen Bahnhofes neu zu erbauenden Bahnhofe zusammengelegt werden, welcher die Eigenschaft einer Durchgangsstation erhält und einerseits durch die viergeleisig auszubauende Verbindungsbahn mit dem Hauptbahnhofe in der Altstadt, andererseits durch eine von der neuen Station in nordwestlicher Richtung abzweigende, den alten Neustädter Friedhof umgehende und bei Pieschen in die Geleise der Leipzig-Dresdner Bahn mündende zweigeleisige Kurve mit der zuletztgenannten Bahn verbunden wird.

Auf beiden Bahnhöfen sollen gesonderte Anlagen den Bedürfnissen des Vorortverkehrs Rechnung tragen. Die durchgehenden Geleise des Hauptbahnhofes, sowie der Neustädter Bahnhof erhalten eine solche Höhenlage, dass Niveaukreuzungen der an die Bahnhöfe anschliessenden Strecken mit öffentlichen Strassen und Plätzen vermieden werden.

Von und nach dem Haupt-Personenbahnhofe sollen über die Verbindungsbahn, an welcher eine neue Personen-Haltestelle zwischen der Wettinerstrasse und dem Ende der Ammonstrasse geplant ist, und über den neuen Bahnhof in der Neustadt nicht nur die jetzt auf den Neustädter Bahnhöfen ein- und auslaufenden Personenzüge, sondern auch sämmtliche Züge der über Zossen nach Berlin führenden Linie — ausgenommen die daselbst zwischen Bahnhof Friedrichstadt und Naundorf verkehrenden Omnibuszüge — geleitet werden, und zwar die Zossener Züge mittelst einer unter günstigen Verhältnissen ausführbaren Verbindungskurve, welche von der Leipzig-Dresdner Linie bei Zitzschewig in nördlicher Richtung nach der Linie Dresden-Elsterwerda abzweigt.

Auf der Strecke der Berlin-Dresdner Eisenbahn vom Bahnhofe Dresden-Friedrichstadt bis zur Kreuzung mit der Leipzig-Dresdner Bahn sollen von Personenzügen nur noch die erwähnten Omnibuszüge verkehren, welche zur Zeit ausschliesslich dem Lokalverkehre dienen; es ist jedoch ihre Fortführung bis zum Personenbahnhofe Dresden-Altstadt und bis Coswig in

Aussicht genommen, um ihnen unmittelbaren Anschluss an die Haupt-Personenzüge zu verschaffen.

Was die Rangirarbeiten im Güterverkehr betrifft, so ist beabsichtigt, dieselben an einer Stelle, nämlich auf dem ausgedehnten und noch erweiterungsfähigen Bahnhofe in Dresden-Friedrichstadt zu vereinigen, dergestalt, dass daselbst die Güterzüge sämmtlicher in Dresden mündenden Linien einzulaufen haben und dass nach Ausscheidung und Aufnahme der Dresdner Lokalgüter, ebenso die zum Auslaufen bestimmten Güterzüge neu gebildet werden. Für den Lokal-Güterverkehr von Dresden-Friedrichstadt bleibt jedoch die dortige Güterexpedition bestehen. Zwischen den übrigen Güterbahnhöfen Dresdens und dem Rangirbahnhofe sind die Dresdner Lokalgüter ab- und zuzuführen. Mit Rücksicht hierauf macht sich der zweigeleisige Ausbau der bei der sogenannten Nullbrücke von der Verbindungsbahn nach dem Friedrichstädter Bahnhofe abzweigenden Kurve, sowie die Anlegung einer neuen zweigeleisigen Verbindungskurve für den Verkehr zwischen dem Rangirbahnhofe und der Neustadt nöthig. Diese neue Kurve wird in der Nähe der Wettinerstrasse am nördlichen Ende der dort anzulegenden Personen-Haltestelle an die Verbindungsbahn anschliessen.

Damit aber die zahlreichen Lokalgüter der Neustadt, welche auf der Schlesischen Linie ankommen und abgehen, nicht zweimal unnöthig den Weg über die Dresdner Marienbrücke zu nehmen haben, ist ein kleiner Rangirbahnhof in Klotzsche geplant, wo die Lokal-Güterwagen von und für Güterbahnhof Dresden-Neustadt in die vom Rangirbahnhofe in Friedrichstadt kommenden und dahin gehenden Güterzüge ein- beziehentlich aus ihnen ausrangirt werden.

Was die Verkehrswege betrifft, welche dem die Stadt Dresden berührenden Güterverkehre anzuweisen sein werden, so sollen — dem oben angeführten Grundsatze der Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehre entsprechend — die Güterzüge aller Linien auf besonderen, spätestens an den Eingangsweichen der Bahnhöfe beginnenden Geleisen dem Rangirbahnhofe in Friedrichstadt zu- beziehentlich von dort abgeführt werden, und es ist ferner beabsichtigt, auf die Strecke der Berlin-Dresdner Bahn zwischen dem Rangirbahnhofe in Friedrichstadt und Naundorf nicht nur, wie zeither, die Güterzüge der Berliner Route über Zossen, sondern auch alle diejenigen Güterzüge zu legen, welche zwischen dem Rangirbahnhofe einerseits und den Linien Coswig-Röderau-Berlin, Coswig-Riesa-Leipzig, Coswig-Döbeln-Leipzig und Coswig-Priestewitz-Grossenhain andererseits verkehren. Die Ueberführung zwischen der Berlin-Dresdner und der Leipzig-Dresdner Bahn wird durch eine zweigeleisig auszuführende Verbindungskurve von der Station Naundorf der zuerst genannten Bahn nach dem Bahnhofe Coswig vermittelt.

Die Strecke Dresden-Neustadt-Coswig bleibt nach dem vorstehend Bemerkten nur dem lokalen Güterverkehre ihrer eigenen Stationen dienstbar, um im übrigen ganz für den Personenverkehr zur Verfügung zu stehen, während die Strecke Rangirbahnhof Friedrichstadt-Coswig nur den Lokal-Personenverkehr ihrer eigenen Stationen aufzunehmen hat, dagegen im übrigen ausschliesslich dem ihr zugewiesenen umfangreichen Güterverkehre vorbehalten bleibt. Um den letzteren bewältigen zu können, macht sich aber die Legung des zweiten Geleises auf der jetzt eingeleisigen Bahnstrecke vom Bahnhofe Friedrichstadt bis zur Station Naundorf unumgänglich nöthig.

Was nun die verschiedenen vorstehend erwähnten Anlagen im einzelnen betrifft, so ist über den

II. Haupt-Personenbahnhof in Dresden-Altstadt

und den dazu gehörigen Abstellbahnhof folgendes zu bemerken:

Im ganzen soll nach dem vorliegenden Projekte des Haupt-Personenbahnhofes die Vereinigung einer Durchgangsstation mit einer Kopfstation stattfinden. Die Durchgangsstation dient für die Züge der Sächsisch-Böhmischen Linie zum Anschlusse an die Personenzüge der von Dresden über Riesa nach Leipzig und der von Dresden nach Berlin führenden Linien, ingleichen zur Ueberführung der Güterzüge zwischen der Sächsisch-Böhmischen Linie und dem Rangirbahnhofe. Die Kopfstation dagegen ist für alle übrigen im Hauptbahnhofe aus- und einlaufenden Züge bestimmt.

Um die an der Bahnstrecke vom Uebergange der Palaisstrasse in Strehlen bis zum Bahnhofe befindlichen Kreuzungen städtischer Strassen zu beseitigen und um neue, zur Zeit durch die Bahn verhinderte Strassenverbindungen aufzuschliessen, müssen auf der bezeichneten Strecke, sowie innerhalb des Bahnhofes die Bodenbacher Geleise um 4,5 m gehoben werden.

Während also die Bahnhofsplanie östlich von der Prager Strasse in ihrer ganzen Breite erhöht wird, sollen lediglich die bereits bei den Eingangsweichen an der Palaisstrasse in eine südliche und eine nördliche Gruppe sich trennenden Durchgangsgeleise in erhöhter Lage über die Prager Strasse auf besonderen Ueberbrückungen hinweggeführt werden, dergestalt, dass zwischen den letzteren eine Strecke offener Strasse verbleibt. Oestlich von diesen Ueberbrückungen werden die Durchgangsgeleise theils auf Damm, theils auf Viaduktbogen, westlich von der Prager Strasse dagegen ausschliesslich auf Viaduktbogen zu liegen kommen, bis sie bei der sogen. Falkenbrücke wieder das bisherige Niveau erreichen.

Die Kopfgeleise westlich von der Prager Strasse verbleiben in der jetzigen tieferen Lage des Bahnhofes und werden zwischen den beiden Gruppen hochliegender Durchgangsgeleise liegen.

Die Eingangshalle in dem bisherigen Empfangsgebäude wird als solche aufgegeben und als Ersatz für dieselbe, etwa an dem Platze, wo sich der östliche Flügel jenes Gebäudes befindet, eine neue Eingangshalle zu erbauen sein, in welcher sich Fahrkartenausgaben und Gepäckräume befinden und durch welche man nach dem oben erwähnten Querbahnsteig, sowie nach den im Untergeschoss des neuen Empfangsgebäudes befindlichen Wartesälen gelangt. Aus den letzteren wird man daher über den Querbahnsteig sowohl zu den an den Kopfgeleisen anzulegenden Bahnsteigen, als auch zu den mittelst Treppen zugängigen Bahnsteigen an den hochliegenden Durchgangsgeleisen kommen können, ohne Geleise überschreiten zu müssen. In gleicher Höhe mit den zuletzt erwähnten Bahnsteigen liegt das Obergeschoss des Empfangsgebäudes, wo sich Speisesaal, Damen-, Toiletten- und Wartezimmer für Durchreisende befinden werden. Die Bahnhofsrestauration soll in das neue Empfangsgebäude verlegt werden, jedoch unter Absonderung der eigentlichen Wartesäle von den Restaurationsräumen.

Die tiefliegenden Geleise und Bahnsteige werden nach dem Projekte von einem gemeinsamen Hallendache überspannt und die höher gelegenen Bahnsteige der Durchgangsgeleise durch seitliche, an die grosse Halle anschliessende Bedachungen geschützt.

Um das Befahren der Personenbahnsteige mit Gepäckkarren auszuschliessen, ist beabsichtigt, an jedem Bahnsteiggeleise auf der dem Personenbahnsteig entgegengesetzten Seite einen besonderen Gepäckbahnsteig anzulegen. Der Verkehr zwischen diesen Bahnsteigen und der in der neuen Vorhalle befindlichen Gepäckabfertigung wird durch einen besonderen Gepäcktunnel und hydraulische Aufzüge zu vermitteln sein.

Auch ist für sonstige Bauzwecke nahe den westlichen Bahnsteigenden eine Untertunnelung sämmtlicher Geleise und Bahnsteige in der Richtung von Nord nach Süd vorgesehen.

Die gesonderten Fahrkarten-Ausgaben, Bahnsteige und Geleise für den Vorort- und Extrazug-Verkehr sind an der Ostseite der Prager Strasse geplant und werden von dieser aus mittelst besonderer Treppen zugänglich sein, um Störungen des regelmässigen Fernverkehrs durch den hier in Rede stehenden Verkehr zu verhüten.

Das bisherige Stationsgebäude bleibt — abgesehen von seinem östlichen Flügel, an dessen Stelle die neue Empfangshalle zu stehen kommt — erhalten und kann mittelst theilweisen Umbaues zur Beschaffung von dem erweiterten Bedürfnissen entsprechenden Diensträumen für die Generaldirektion der Staatseisenbahnen Verwendung finden, während für die zahlreichen der genannten Behörde unterstellten Büreaus der Staatseisenbahn-Hauptverwaltung, sowie für die Büreaus der Bau-Hauptverwaltung der Neubau eines Dienstgebäudes beabsichtigt ist. Hierzu kann fiskalisches, entlang der Strehlener Strasse gelegenes Areal zwischen den Enden der Werder- und Sedanstrasse zweckmässige Verwendung finden. Durch den Bau dieses Gebäudes wird den mannigfachen Uebelständen abgeholfen werden, welche sich daraus ergeben, dass im Mangel genügender Räumlichkeiten in eigenen Gebäuden der Staatseisenbahn-Verwaltung die Mehrzahl jener Büreaus in Miethhäusern zerstreut untergebracht werden musste.

An den künftigen Haupt-Personenbahnhof in Dresden-Altstadt werden soweit gehende und mannigfaltige Anforderungen gestellt, dass er denselben nur entsprechen kann, wenn die mit der Bildung und Auflösung der Züge verbundenen Vorrichtungen, einschliesslich der Aufnahme bez. Absetzung der Post und des Eilgutes von ihm fern gehalten und auf auf einen besonderen Abstellbahnhof verwiesen werden. Zu einem solchen ist ein Theil des jetzigen Güterbahnhofes Dresden-Altstadt ausersehen worden.

Von diesem Abstellbahnhofe, welcher Geleise zur Bereitstellung der Personenwagen, Eilgüterschuppen und die erforderlichen Baulichkeiten für die Postverwaltung erhält, gelangen die nach Aufnahme der Post- sowie Eilgutwagen und beziehentlich nach erfolgter Beleuchtung und Heizung fertigen

Züge erst kurze Zeit vor ihrer fahrplanmässigen Abfahrt nach dem Haupt-Personenbahnhofe, und umgekehrt werden die daselbst endenden Personenzüge alsbald nach ihrer Ankunft und Entleerung von Personen und Reisegepäck nach dem Abstellbahnhofe abgefahren, um den Hauptbahnhof für den Verkehr freizuhalten.

Durch diese Maassnahmen wird es angängig, die Bahnpost-Anlagen für sämmtliche in Dresden einmündende Linien auf dem Abstellbahnhofe zu vereinigen und den Postdienst an den Bahnsteigen der Personenbahnhöfe auf die Uebergabe von Briefbeuteln zu beschränken, dagegen daselbst das aufhältliche Ein- und Ausladen von Packeten gänzlich auszuschliessen.

(Schluss folgt.)

Statistik über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1888.

(Schluss aus Nr. 11.)

Das finanzielle Ergebniss der normal- und schmalspurigen Strecken der Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1888 stellt sich folgendermaassen. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 28 395 313 (25 835 542) ℳ = 29,36 % der Gesammteinnahme ausschliesslich des Pachtzinses und 30,36 % der Verkehrseinnahme, aus dem Güterverkehr 65 124 539 (60 432 996) ℳ = 67,35 % der Gesammteinnahme und 69,64 % der Verkehrseinnahme, an Bahnpachtzinsen 1 250 958 (1 198 028) ℳ, Vergütung für Leistungen zu Gunsten Dritter 598 033 (577 667) ℳ = 0,62 % der Gesammteinnahme, an Erlösen aus Veräusserungen von Mobilien 1 395 487 (1 475 272) ℳ = 1,44 % der Gesammteinnahme ausschliesslich des Pachtzinses, hierzu verschiedene sonstige Einnahmen 1 189 151 (1 104 426) ℳ, zusammen 97 953 541 (90 642 546) ℳ bezw. ausschliesslich der Bahnpachtzinsen 96 702 584 (89 444 518) ℳ, d. i. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge (4 577,38 km) 21 126 (19 838) ℳ, auf 1 000 Nutzkm (bei einer Gesammtzahl von 26 267 543) 3 681 (3 643) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art (bei einer Gesammtzahl von 953 091 837) 101 (100) ℳ. Verausgabt wurden an Besoldungen 15 689 541 (14 842 016) ℳ, an anderen persönlichen Ausgaben 12 441 360 (11 297 968) ℳ, an allgemeinen Kosten 2 769 863 (2 670 709) ℳ, für Unterhaltung der Bahnanlagen 4 460 185 (4 271 299) ℳ, an Kosten des Bahntransportes 10 488 583 (9 595 313) ℳ, für Erneuerung bestimmter Gegenstände 3 943 818 (3 605 583) ℳ, für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 397 802 (394 424) ℳ, an Bahnpachtzinsen 834 727 (832 482) ℳ, an Vergütungen für Leistungen zu Gunsten Dritter 306 802 (284 921) ℳ, für Benutzung fremder Betriebsmittel 662 113 (526 115) ℳ, zusammen 51 994 793 (48 320 831) ℳ bezw. nach Verwaltungszweigen: für die allgemeine Verwaltung 5 001 829 (4 417 454) ℳ = 9,62 (9,14) %, für die Bahnverwaltung 12 153 886 (11 525 739) ℳ = 23,38 (23,85) %, für die Transportverwaltung 67,00 (67,01) % und zwar a) äusserer Stationsdienst 7 368 467 (7 048 015) ℳ, b) Expeditionsdienst 4 962 993 (4 571 386) ℳ, c) Zugbegleitungsdienst 5 049 494 (4 707 178) ℳ und d) Zugförderungsdienst 17 458 124 (16 051 059) ℳ. Nach Abzug der Ausgaben für Ergänzungen, Erweiterungen usw. und der Bahnpachtzinse verbleibt eine Ausgabe von 50 762 264 (47 093 925) ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Einnahme 52,49 (52,64), auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 11 090 (10 445) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 1 933 (1 918) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm 53 (52) ℳ. Es ergibt sich mithin ein Ueberschuss von 45 958 748 (42 321 715) ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Einnahmen 46,92 (46,69) % und in Hunderttheilen der im Jahresdurchschnitt mit 969 970 374 ℳ berechneten Baukosten 4,74 (4,40) %, welcher sich durch die aus dem Staatsdienerpension-Etat ersetzten Pensionen der pragmatischen Beamten und deren Relikten um 476 095 (432 950) ℳ erhöht und sonach 46 434 843 (42 754 665) ℳ beträgt. Von dem Ueberschusse sind verwendet auf die Verzinsung und Tilgung der von Kommunen usw. gebauten Bahnen 1 626 994 (1 626 994) ℳ und zur Ablieferung an die allgemeinen Staatsfonds 44 807 849 (41 127 671) ℳ. Da die Verzinsung der in Staatsregie usw. gebauten Bahnen 38 137 819 (37 836 140) ℳ erforderte, so beträgt die Mehrablieferung 6 670 030 (3 291 531) ℳ.

Die Betriebsergebnisse der Vizinalbahnen und der Lokalbahnen (Gemünden-Hammelburg, Uebersee-Marquartstein, Eichstädt Bahnhof-Stadt, Neustadt a/S.-Bischofsheim, Ludwigstadt-Lehesten, Feucht-Wendelstein, Neustadt a/W.-N.-Vohenstrauss, Landsberg-Schongau, Erlangen-Gräfenberg, Hof-Marxgrün-Steben, Münchberg-Helmbrechts, Neumarkt i/Opbf.-Beilngries mit der Abzweigung Greisslbach-Freystadt, Roth-Greding, Pocking-Passau und Reichenhall-Berchtesgaden) sind in einer Beilage ersichtlich gemacht. Nach derselben betrug die Betriebslänge der Vizinalbahnen 167,30 km und der Gesammt-Bauaufwand am Schlusse des Jahres 1888 15 455 611 ℳ, von welchem Betrage 13 885 095 ℳ aus Staatsbahn- und Vizinalbahn-Baufonds bestritten wurden. Befördert wurden 642 719 Personen, 1 467 t Reisegepäck, 33 Stück Fahrzeuge, 7 749 Stück Thiere und 355 756 t Güter. Vereinnahmt wurden für Personen 336 602 ℳ, für Reisegepäck 10 712 Mark, für Fahrzeuge 283 ℳ, für Thiere 10 150 ℳ, für Güter 518 967 ℳ, aus sonstigen Quellen 10 382 ℳ, zusammen 887 096 Mark. Die Ausgaben betrugen 573 241 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 313 855 ℳ. Von dem Betriebsüberschusse der Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen in Höhe von 60 528 ℳ erhielt die Gemeinde Sonthofen den ihr zukommenden Antheil mit 29 113 ℳ, während der Rest mit 31 414 ℳ der Staatskasse verblieb. Die Betriebslänge der Lokalbahnen betrug 316,49 km und der Gesammt-Bauaufwand am Schlusse des Jahres 1888 15 660 348 ℳ, von welchem Betrage 14 139 738 ℳ aus Staatsbahn-Baufonds bestritten wurden. Befördert wurden 567 239 Personen, 423 t Reisegepäck, 4 Stück Fahrzeuge, 19 764 Stück Thiere und 285 981 t Güter. Vereinnahmt wurden für Personen 275 174 ℳ, für Reisegepäck 4 822 ℳ, für Fahrzeuge 34 ℳ, für Thiere 8 878 ℳ, für Güter 538 311 ℳ, aus sonstigen Quellen 9 239 ℳ, zusammen 836 458 ℳ. Die Ausgaben betrugen 368 884 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 467 574 ℳ. Den Betrieb der Lokalbahn Ludwigstadt-Lehesten hat die Königlich Bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung nach dem unterm 26. Juni 1884 abgeschlossenen Staatsvertrage gegen Bezahlung einer jährlichen, den dritten Theil der Roh-Betriebseinnahme beziffernden Pachtrente an die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung übernommen.

Im Jahre 1888 waren an Betriebsunfällen zu verzeichnen: 39 (137) Entgleisungen, 18 (37) Zusammenstösse und 242 (159) sonstige, zusammen 299 (333) Unfälle. Ausserdem wurde der fahrbare Zustand der Bahn in 40 Fällen unterbrochen und zwar in 2 Fällen durch Erd- und Felsrutschungen, in 33 Fällen durch Schneeverwehungen, in 2 Fällen durch Ueberfluthungen und in 3 Fällen durch Schadhaftwerden des Oberbaues. Bei den sämmtlichen Unfällen wurden von den Reisenden, Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienste und dritten Personen (ausschliesslich der Selbstmörder) zusammen 38 Personen getödtet und 225 Personen verletzt. Einer neuerlichen Anregung des Reichs-Eisenbahnamts zufolge waren indessen nicht nur jene Unfälle, welche sich bei dem Eisenbahnbetriebe selbst ereigneten, dann jene bei Nebenbeschäftigungen vorgekommenen Unfälle, bei welchen ein in Bewegung gesetzter Zug oder rollendes Fahrmaterial die Veranlassung von Unfällen war, in die Statistik aufzunehmen, sondern auch diejenigen bei der Ausführung von Nebenbeschäftigungen, dann bei dem Verladen von Gütern und bei der Vornahme sonstiger Verrichtungen der Bahnbediensteten an stehenden Zügen, sowie bei der Begehung der Bahn oder der Stationsanlagen vorgekommenen Unfälle, auf deren Eintritt der Betrieb auch nur mittelbar eingewirkt hat, namentlich alle Fälle in Berücksichtigung zu ziehen, in welchen die von den Verunglückten geleistete Arbeit unter Anwendung einer im Interesse des Betriebes gebotenen Eile auszuführen war.

Das ständige Personal der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten (die Taglöhner und Werkstättenarbeiter nicht mit eingerechnet) umfasste am Schlusse des Jahres 1888 im ganzen 19 911 (19 090) Personen und setzt sich folgendermaassen zusammen: Generaldirektor 1 (1), Eisenbahnneubau 281 (222), Eisenbahnbetrieb 12 728 (12 395), Ludwig-Donau-Mainkanal 79 (89), Bodensee-Dampfschifffahrt 69 (69) und Posten und Telegraphen 5 755 (6 314) Personen. Der Aufwand an Gehalten und Nebenbezügen betrug 31 411 378 (28 599 105) ℳ.

Anstalten zum Wohle der Beamten und Bediensteten. Allgemeiner Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten: Einnahmen 2 056 286 ℳ, Ausgaben 2 204 706 Mark, Vermögensstand 5 386 592 ℳ, Pensionsverein der Bediensteten der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten der Kat. D. III und IV: Einnahmen 97 729 ℳ, Ausgaben 97 553 Mark, Vermögensstand 739 776 ℳ. Gemeinsamer Unterstützungsfonds der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen: Einnahmen 293 355 ℳ, Ausgaben 285 746 ℳ, Vermögensstand 2 141 880 ℳ, Kasse für Alters-, Invaliden- und Reliktenversorgung für die ständigen Arbeiter der Königlichen Staatseisenbahn-Verwaltung: Einnahmen 405 162 ℳ, Ausgaben 404 532 ℳ, Vermögensstand 334 401 ℳ, Arbeiter-Invalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen: Einnahmen 10 627 ℳ, Ausgaben 9 225 ℳ, Vermögensstand 95 237 ℳ, Eisenbahn-Betriebskrankenkasse: Einnahmen 666 465 ℳ, Ausgaben 662 591 ℳ, Vermögensstand 240 273 ℳ, Eisenbahn-Werkstättenkrankenkasse: Einnahmen 286 576 ℳ, Ausgaben 286 576 ℳ, Vermögensstand 101 100 ℳ, Unterstützungsfonds der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen: Einnahmen 23 395 ℳ, Ausgaben 19 617 ℳ, Vermögensstand 200 034 ℳ. Allge-

meiner Unterstützungsverein für die Postboten: Einnahmen 164794 Mark, Ausgaben 130753 *M.*, Vermögensstand 318341 *M.* Unterstützungsfonds für hilfsbedürftige Angehörige der Königlichen Postverwaltung: Einnahmen 1603 *M.*, Ausgaben 1520 *M.*, Vermögensstand 36783 *M.*

Eisenbahnbau. a) Hauptbahnen. In eigentlicher Detailprojektirung standen die Bahnlinien Memmingen-Landesgrenze und Hergatz-Landesgrenze, in deren Bau noch im Laufe des Berichtsjahres eingetreten wurde; b) Lokalbahnen: Generell projektirt wurden die Linien Neuenmarkt-Berneck-Bischofsgrün, Bayreuth-Warmensteinach-Bischofsgrün, Straubing-Conzell, sowie eine Variante zu der schon im Vorjahre generell projektirten Linie Fürth-Zirndorf. In eigentlicher Detailprojektirung standen die Linien: a) Passau-Freyung, b) Freilassing-Laufen, c) Neusorg-Fichtelberg, d) Jossa-Brückenau, e) Forchheim-Ebermannstadt. Die Detailprojektirung der unter a) bezeichneten Linie wurde für die 24.99 km lange Theilstrecke Passau-Fürsteneck soweit gefördert, dass im Sommer mit dem Bau begonnen und 4 von den 6 Loosen, in welche dieselbe eingetheilt ist, verakkordirt werden konnten, einschliesslich des Donauübergangs bei Steinbach und der 3 Tunnels bei Patriching, Aumühle und Fürsteneck. Für die Theilstrecke Fürsteneck-Freyung wurden Absteckungsarbeiten und geometrische Aufnahmen vorgenommen. Bei den übrigen Linien wurde erst im Herbste mit den Absteckungsarbeiten und geometrischen Aufnahmen begonnen und dieselben bis Ende des Jahres zum Theil durchgeführt.

Bahnhoferweiterungen.

Für die anlässlich der Ausführung der Doppelbahn Nürnberg-Crailsheim bedingte Erweiterung des Bahnhofs Ansbach wurden mehrere Alternativprojekte aufgestellt, wobei ausser der doppelbahnmässigen Durchleitung sowohl der Personenzüge wie auch der Güterzüge genannter Bahnstrecke auch die spätere Einführung der Doppelbahn Treuchtlingen-Würzburg berücksichtigt und die Schaffung eines genügenden Ladehofes, sowie die Beseitigung der Ueberfahrt für die Triesdorfer Staatsstrasse behufs Verbesserung der Rangirverhältnisse angestrebt wurde. Die bezüglichen Detailstudien waren am Ende des Jahres noch nicht zum Abschluss gelangt.

Nach erfolgter gesetzlicher Genehmigung des Bahnhofumbaues zu Regensburg wurde zwar sofort in die Detailprojektirung der sämmtlichen Umbauarbeiten eingetreten; dieselbe konnte jedoch im Berichtsjahre gleichfalls nicht mehr beendet werden. Dagegen wurden die Entwürfe für das neue Betriebshauptgebäude soweit gefördert, dass im Frühjahr 1889 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte.

Auch für den Bahnhof Würzburg konnte bis zum Jahresschlusse die endgültige Feststellung der Detailumbaupläne nicht erzielt werden, nachdem es sich im Verlaufe des Detailstudiums als nöthig gezeigt hatte, eine neue Variante mit Verlegung der Lokomotivremisen an die Rottendorfer Bahn generell auszuarbeiten, und hierbei den künftigen Erweiterungsbedürfnissen in grösserem Maasse Rechnung zu tragen.

Im Sommer des Berichtsjahres kamen die Verhandlungen mit der Werra-Eisenbahngesellschaft über die Erweiterung des Bahnhofes Lichtenfels insoweit zum Abschluss, dass das Projekt für die neue Spuranlage dieses Bahnhofes definitiv festgestellt werden konnte. Die Hochbauten, unter denen insbesondere eine Lokomotivremise für 19 Stände, eine Betriebswerkstätte und ein Gebäude mit Büreau für die maschinentechnischen Beamten mit Dienstwohnungen und Uebernachtungslokalen zu erwähnen sind, waren am Schlusse des Jahres 1888 noch in der Detailprojektirung begriffen.

Stationsgruppe Neuulm-Freilassing. Die Projekte für die genehmigten umfassenden Nacharbeiten in Neuulm-Augsburg, Rosenheim und Freilassing wurden im einzelnen definitiv festgestellt.

Stationsgruppe Allach-Staffelstein. Die Feststellung der definitiven Umbauentwürfe wurde bei denjenigen Stationen, bei welchen die Doppelbahneinführung in naher Zeit bevorsteht, und daher eine vorgängige Umgestaltung für eingeleisigen Betrieb Vortheile nicht mehr verspricht, vorläufig zurückgestellt. Dahin gehören die Stationen Allach bis einschliesslich Ingolstadt, Burgfarrnbach, Hagenbüchach, Emskirchen, Neustadt a. A., Langenfeld, Iphofen und Mainbernheim. Zur definitiven Feststellung gelangten somit nur die Umbauprojekte für die Stationen Marktbibart, Hellmitzheim, Markteinersheim, Kitzingen, Schonungen, Gädheim, Obertheres, Hassfurt, Zeil, Ebelsbach und Oberhaid.

Stationsgruppe Possenhofen-Weiden. Die Detailprojektirung gelangte wegen Mangel an technischem Personale nur bei den Stationen Possenhofen, Burgkundstadt, Mainleus, Kulmbach, Untersteinach, Irrenlohe und Wernberg zum Abschluss. Für die Station Kulmbach wurden ausserdem die Einzelpläne für den Anbau am Stationsgebäude, die Nebengebäude, die grosse Lade- und Zollhalle, das Beamtenwohngebäude im neuen Güterbahnhofe ausgearbeitet.

Weichencentralisirung. Im Jahre 1888 wurde die Einzelprojektirung von Musteranlagen aller vier Centralisirungsklassen nach den drei in Bayern in Anwendung befindlichen Fabriksystemen fortgesetzt und kamen hierbei zugleich die im vergangenen strengen und schneereichen Winter an den bereits im Betriebe befindlichen Stellwerken gemachten Erfahrungen zur Geltung. Ausserdem wurden einige in kleinen Stationen versuchsweise hergestellten Kuppelungen von Weichen und Signalen an ein und derselben Kurbel wieder beseitigt und dagegen die in solchen Stationen besonders werthvolle elektrische Rückmeldung der vollendeten Zugeinfahrt entworfen und zur Einführung vorbereitet. Zur Richtschnur für die Bearbeitung von Weichen- und Signalcentralanlagen wurden umfassende „Allgemeine Grundsätze“ mit entsprechenden Planbeilagen angefertigt und an die Ausführungsorgane vertheilt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 25 (Neuhaldensleber Eisenbahn) und Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) neu, sowie zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen den XVI. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 25 und 45 werden die im November 1887 bezw. Juli 1885 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer, nebst den zu letzterem gehörigen Nachträgen 1—5 aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 4a (Braunschweigische Landes-Eisenbahn), Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) neu, zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) der II., zu Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) der III., zu Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) der IV., zu Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion — linksrheinische — zu Köln) der XI. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der IX. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 4, 4a und 42 werden die im Dezember 1883 bezw. Juni 1889 und Juni 1886 ausgegebenen Kilometerzeiger unter gleicher Nummer nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 257 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, Schweizerischen Nordostbahn und Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 350 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen, Schweinefleisch usw. durch die Niederlande (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 357 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Rundreiseverkehr des Vereins (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 386 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und diejenigen Nichtvereins-Verwaltungen, deren Kilometerzeiger in die „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ aufgenommen sind, betreffend das zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern gehörige alphabetische Verzeichniss der Stationen und Haltestellen (Nr. 130 der Sammlung) (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 411 vom 1. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Sonderabdrücke der Abtheilungen a, b und c der Gesammtausgabe des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses bezogen haben, betreffend den Rundreise- usw. Verkehr des Vereins (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 417 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 447 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die am Vereins-Rundreise- usw. Verkehre betheiligten Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und

Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 460 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 464 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Belebung des Donauverkehrs.

Ueber dieses Thema hielt im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten Ingenieur Büchelen einen interessanten Vortrag. — Er erwähnt zunächst, dass die Donau, ihrer geographischen Lage nach, wohl weniger als der Rhein und die Elbe zur Vermittelung eines grossen Verkehres berufen sei, dass aber trotzdem der Verkehr auf derselben sich viel lebhafter gestalten könnte als bisher, wenn die der Schifffahrt und dem Verkehre entgegenstehenden Hindernisse beseitigt würden. Der Vortragende beklagt, dass für den Ausbau der Städte, die wohl im Donauthale, nicht aber am Strome selbst liegen, sogar nichts geschehe, dass die von den Bahnen so abseits liegenden Donauorte nur mit den Dampfschiffen oder nur mit Landfuhrwerken von den Eisenbahnstationen aus zu erreichen sind, was aber für einen lebhaften Verkehr unzureichend ist. Unter den schlechten Verkehrsverhältnissen leide jedoch auch der Güterverkehr, was das Aufblühen einer Industrie, welche der Schifffahrt Frachten zubringen würde, verhindere. Ausgenommen Passau und die Umgebung Wiens bestehen keine Umschlagsplätze, in welchen Güter von den Schiffen zu den Bahnen direkt überladen werden könnten. Eine Entwickelung der Schifffahrt sei auch insolange unmöglich, als der „Strudel" bei Grein hinderlich im Wege steht. Die vielen Millionen für Regulirung der Donau sind als nutzlos ausgegeben zu betrachten, wenn der Mangel aller der Schifffahrt nothwendigen Einrichtungen fortbesteht. Bei Behebung dieser Mängel wäre es möglich, die Wasserkräfte längs der Donau auszunutzen und daselbst eine Industrie zu gründen. Was am Rhein und an der Elbe durch die der Wasserstrasse zugewendete Fürsorge möglich geworden, werde auch an der Donau möglich sein, es wird unserer Regierung und unseren Volksvertretungen gelingen, bei gleicher Fürsorge für die Wasserstrasse in den verkehrsarmen Donaugegenden reges Treiben hervorzurufen, gesunden Unternehmungsgeist zu wecken.

Schaffung einer besonderen Tarifbehörde.

Die Prager Handelskammer beschloss eine Denkschrift an das Handelsministerium, in welcher die Nothwendigkeit der Kreirung einer besonderen Tarifbehörde in Oesterreich eingehend begründet wird. Die Denkschrift weist nach, dass die Idee der Einsetzung eines besonderen Tarifamtes ein bedeutend weitergehendes Ziel verfolge, als dass demselben durch die Wirksamkeit des allgemeinen Tarifreferates bei der Generalinspektion der Eisenbahnen Rechnung getragen werden könnte. Die umfangreiche Denkschrift gipfelt in der Bitte, das Ministerium möge nochmals die Frage der Errichtung einer besonderen Tarifbehörde in Oesterreich in Erwägung ziehen.

Ungarische Eisenbahnvorlagen.

Der Kommunikationsausschuss des Abgeordnetenhauses acceptirte den Gesetzentwurf, betreffend die Eisenbahnlinie von Holics über die Oesterreichische Grenze nach Göding, wo dieselbe sich an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anschliesst, ferner die Vorlage über die Eisenbahn von Kaschau nach Torna, schliesslich den Gesetzentwurf, wonach die Regierung ermächtigt wird, in Agram, wo die Ungarischen Staatsbahnen bisher mit der Südbahn eine gemeinsame Station hatten, eine eigene Station und Werkstätte um den Betrag von 2118000 fl. zu errichten. Ferner wird die Regierung ermächtigt, den auf den Staat entfallenden Gewinn aus der Konversion der Prioritäten der Kaschau-Oderberger Bahn zur Beschaffung von neuen Lokomotiven für die Staatsbahnen zu verwenden. An der unveränderten Annahme dieser Vorlagen seitens der beiden Häuser des Reichstages ist kaum zu zweifeln und wir würden auf diese Vorlagen nur dann zurückkommen, wenn diesfalls eine Debattirung oder die Nichtannahme erfolgen sollte.

Projektirte Fortsetzung der Achenseebahn.

Die Achenseebahn-Gesellschaft in Salzburg hat bei dem Handelsministerium um die Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzung der Achenseebahn längs des linken Ufers des Achensees bis zur Tirol-Bayerischen Landesgrenze angesucht. Von der Landesgrenze soll die Bahn sodann über Bad Kreuth bis nach Gmund am Tegernsee fortgesetzt werden. Die Gesammtlänge der projektirten, zum Theil mit Anwendung des Zahnstangensystems auszuführenden Bahnanlage soll etwa 50 km betragen.

Lokalbahn Ischl-Salzburg.

Untem 13. d. Mts. wurde die Konzession für die schmalspurige Lokalbahn von Ischl nach Salzburg mit einer Abzweigung von Mondsee nach Steindorf ertheilt. Die etwa 64 km lange Hauptlinie Ischl-Salzburg beginnt südlich von Ischl im Anschluss an die kurrente Strecke der Salzkammergutbahn, umfährt den Markt Ischl in südwestlicher Richtung, führt über Aigen nach Strobl und gelangt am südlichen Ufer des Wolfgangsees nach St. Gilgen; von hier ersteigt die Trasse den zwischen dem Wolfgangsee und dem Mondsee gelegenen Gebirgszug und erreicht die Station Mondsee; sodann nimmt die Trasse eine vorwiegend westliche Richtung und mündet endlich in die Station Salzburg der Staatsbahnen ein. Der Anschluss an die Station Ischl der Salzkammergutbahn soll erst nach Ausbau der ganzen Hauptlinie nebst Abzweigung ausgeführt werden, inzwischen ist für die erste Theilstrecke bei Ischl ein Provisorium in Aussicht genommen. Die etwa 20 km lange Abzweigung Mondsee-Steindorf mündet aus der projektirten Station Mondsee aus, führt dann in nördlicher Richtung zum Zeller- oder Irrsee und sodann entlang dem östlichen Seeufer zur Station Steindorf der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg. Die Theilstrecken Ischl-Strobl und Mondsee-Salzburg sind binnen 1½ Jahren, die Verbindungsstrecke Strobl-Mondsee mit der Abzweigung Mondsee-Steindorf längstens binnen 4 Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden. An der Kapitalsbeschaffung für das Bahnunternehmen werden sich auch die Länder Salzburg und Oberösterreich, sowie die Stadt Salzburg betheiligen.

Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz.

Der Böhmische Landtag hat den Konzessionswerbern für diese Lokalbahn die Benutzung eines Theiles der provisorischen Landesstrasse zur Anlage einer schmalspurigen Eisenbahn bewilligt, unter der Bedingung, dass eine Mehrbelastung des Landesfonds ausgeschlossen bleibe und der Verkehr auf der Landesstrasse nicht gefährdet werde. Unter dieser Voraussetzung ist diese Linie als gesichert anzusehen, und die Konzessionsverhandlungen werden schon demnächst beginnen.

Eisenbahn Laun-Leitmeritz-Leipa.

Zwischen der Oesterreichischen Kreditanstalt und dem Exekutivkomitee für dieses Bahnprojekt kam ein Uebereinkommen zustande, gemäss welchem sich die Kreditanstalt bereit erklärt, als Konzessionswerberin für das Projekt einzutreten, sowie die Finanzirung und den Bau durchzuführen, wenn das Exekutivkomitee bis 15. Februar d. J. den Nachweis erbringt, dass die Interessenten den Gesammtbetrag von 1¼ Millionen Gulden (ursprünglich wurden 1600000 fl. gefordert) als Fonds perdu gezeichnet haben.

Bahneröffnung und Betriebseinnahmen im Dezember 1889. Vergleich mit dem Vorjahre.

Es hat nur am 13. Dezember 1889 die Eröffnung der Strecke Borossebes-Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen stattgefunden.

Im erwähnten Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 5503018 Personen und 7628789 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22355106 fl erzielt, d. i. pro Kilometer 856 fl. Im gleichen Monate 1888 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4836191 Personen und 7269913 t Güter 21868606 fl. oder pro Kilometer 872 fl. Dieser nun für das Jahr 1889 vollendete Ausweis bietet die interessante Thatsache, dass zwar die absolute Summe der Einnahmen namhaft stieg, dass aber relativ, nämlich pro Kilometer, das gleiche Ergebniss erzielt wurde. Die gesammten Transporteinnahmen des Jahres 1889 belaufen sich nämlich auf 280,02 Millionen Gulden und sind um 10,4 Millionen Gulden höher, als jene des Jahres 1888; da jedoch die durchschnittliche Gesammtlänge 25661 km (gegen 24707 im Jahre 1888) betrug, so stellt sich die Einnahme pro Kilometer auf 10912 fl., d. i. auf denselben Betrag wie im Jahre 1888.

Die Bilanz und sonstige Differenzen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ueber diese Angelegenheit wurde in der am 2. d. Mts. stattgehabten Verwaltungsrathssitzung berathen, worüber den Blättern folgendes Communiqué zukam: Präsident Joubert hat anlässlich der in jüngster Zeit in verschiedenen Blättern aufgetauchten Gerüchte folgende Erklärung abgegeben:

Selbst sehr bewegt über die Gerüchte gewisser Zeitungen, welche den Kredit unserer Gesellschaft angreifen, habe ich noch vor meiner Ankunft um eine Rücksprache im Handelsministerium nachgesucht. Nach der Besprechung, welche ich daselbst gepflogen habe, bin ich in der Lage, Ihnen zu erklären, dass zwischen dem Hohen Ministerium und der Gesellschaft, welche bereit ist, vollständig den Anschauungen der Oberaufsichtsbehörde Rechnung zu tragen, keinerlei Konflikt besteht. Gewisse Ziffern der Bilanz für 1888 werden gemäss den Bemer-

kungen des Hohen Ministeriums in deutlicherer Weise ersichtlich gemacht und die Konsequenzen dieser Auffassung gezogen werden, welche bei dem Umstande, als die Gesellschaft über ausreichende Mittel zur Rekonstruktion der fraglichen Bilanzposten verfügt, das für die Aktionäre maassgebende Resultat der Bilanz nicht alteriren können. Die Basis des Rechnungsabschlusses für 1889 wird in Gemässheit der zu gewärtigenden Weisungen der hohen Behörde aufgestellt werden. Ich bin in der Lage, Ihnen versichern zu können, dass die wohlwollende Rücksicht, welche das Hohe Handelsministerium innerhalb der Wahrung der öffentlichen Interessen unserer Gesellschaft stets zugewendet hat, auch bei diesem Anlasse bethätigt worden ist und dass dasselbe unsere Bereitwilligkeit, die grossen Interessen der Monarchie zu fördern, in richtigem Maasse gewürdigt hat.

Ich benutze diesen Anlass, um Ihnen in Kürze die Lage unserer Gesellschaft zu schildern. Bei der Prüfung des Projektes der neuen Anleihe, welche nothwendig ist zum Baue der neuen Linien, um deren Konzession wir angesucht haben, und zur Beschaffung jener Geldmittel, welche wir für die Bedürfnisse bereits fertiger Linien und für die seit 1882 von der Regierung gewünschten Umgestaltungen aufzunehmen berechtigt waren, haben Sie gesehen, wie sich die Ergebnisse der seit 1882 ausgeführten Linien gestalteten. Das Nettoerträgniss ihres Lokalverkehrs und nur ein Theil der durch sie dem alten Netze zugeführten Einnahmen genügt, um das Anlagekapital dieser Bahnen, sowie den grössten Theil des Anlagekapitals der erst im vorigen Jahre in Betrieb gesetzten Linien zu verzinsen. Ferner werden Sie daraus gesehen haben, dass die noch zu erbauenden Linien weitaus ihre Zinsen aufbringen werden. Die seit 1882 so lebhaft unterhaltene Bauthätigkeit, welche zur Vertheidigung und Entwickelung unseres Verkehrsgebietes nothwendig war, kann als abgeschlossen betrachtet werden; nichtsdestoweniger bleiben uns genügend starke Reserven zur Verfügung, falls wir behufs Vertheidigung unseres Verkehrsgebietes zu neuen Anstrengungen gezwungen würden. Durch die Zollpolitik, die Herabsetzung der Tarife und die uns zu Wasser und zu Land gemachte Konkurrenz wurde das Erträgniss unseres alten Netzes geschmälert. Allerdings kann man hoffen, dass in manchen dieser ungünstigen Umstände (Zollpolitik) ein Umschwung eintreten könnte. Auf jeden Fall haben wir uns während dieser schweren Zeit gehörig vorgesehen, und zwar ohne — entgegen den Behauptungen der übelwollenden Betheiligten — unsere Lasten vergrössert zu haben. Die Vermehrung der Einnahmen unserer Eisenbahnlinien und unserer sonstigen Einkünfte gestattet uns, mit voller Beruhigung die Erklärung abzugeben, dass die Ergebnisse des Betriebsjahres 1889 sich höher stellen werden, als jene das Jahres 1888. Wir haben daher das Recht, eine bessere Zukunft zu erhoffen und uns der Erwartung hinzugeben, dass die allgemeine Krise, welche auf der Transportindustrie lastet, nunmehr ihr Ende erreicht hat. Unsere Aufgabe wird es daher sein, unter sorgfältigster Wahrung der Interessen unserer Aktionäre auch in der Folge dahin zu wirken, dass die Gesellschaft Handel und Industrie der Monarchie in dem Maasse fördere, als es diese von ihr zu erwarten berechtigt ist.

Der Verwaltungsrath nahm diese Erklärung mit besonderer Befriedigung entgegen und dankte dem Präsidenten. In dieser Sitzung wurde ferner die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung für den 10. März 1890 behufs Emission eines 4 % Anlehens im Betrage von 30 Millionen Gulden (zur Deckung der Kosten der bereits gebauten und der nachprojektirten Linien, wie die Marchthalbahn und für Vermehrung des Fahrparkes) beschlossen. Der Verwaltungsrath beschäftigte sich auch mit dem neuen Erlasse des Ungarischen Handelsministers, betreffend die Bau- und die Domänendirektion. Was die Baudirektion betrifft, so wurde beschlossen, dieselbe am 1. Juni aufzulassen, während früher der 1. Juli als Endtermin in Aussicht genommen war. Hinsichtlich der Domänendirektion wurde neuerlich betont, dass die Errichtung einer selbständigen Direktion in Budapest und demnach die Trennung der jetzigen, in Wien bestehenden gemeinsamen Direktion aus dem Vertrage vom Jahre 1882 nicht abgeleitet werden könne. Hier handle es sich um ein Privateigenthum der Aktionäre, über dessen Verwaltung und Verwerthung die Gesellschaft frei zu verfügen berechtigt ist. Die einheitliche Verwaltung sei aus ökonomischen Gründen nothwendig. Im übrigen soll dem Ungarischen Handelsminister mitgetheilt werden, dass die Verwaltung, auch wenn diese sachlichen Gründe für die Aufrechthaltung des jetzigen Zustandes nicht bestünden, aus eigener Initiative die Trennung der Domänendirektion nicht beschliessen könnte. Dazu wäre eine Statutenänderung nothwendig, welche auch der Zustimmung der Oesterreichischen Regierung bedürfen würde. Es müssten also erst Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen gepflogen werden.

Arco-Riva.

Aus Arco wird unterm 27. Januar geschrieben: Unser prächtiger Winterkurort wird binnen kurzem Anschluss an das grosse Eisenbahnnetz erhalten. Bisher war Arco, das im Winter von so vielen Leidenden aufgesucht wird, nur durch eine mühselige Wagenfahrt von der Station Mori aus zu erreichen. Jetzt hat die Oesterreichische Regierung den Bau einer Eisenbahn nach Arco genehmigt, die schon bis zum Herbst 1890 fertiggestellt sein muss. Die neue Bahn dürfte nicht allein den Kranken sehr willkommen sein, sondern auch allen Bewohnern des Arcothales zu gute kommen, um so mehr, als sie bis Riva am Gardasee fortgesetzt wird. Es ist alsdann mittelst Dampfschiffes eine Verbindung mit den Italienischen Bahnen geschaffen, und auch für den Vergnügungsreisenden wird das schöne Arcothal mehr als bisher erschlossen sein. (Siehe über die Vorarbeiten Nr. 2 S. 14 d. Ztg.)

Waaren-Klassifikationsänderungen.

Das Tarifkomitee der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen hat Aenderungen in der Waarenklassifikation vorgenommen, welche von grosser Bedeutung für den Verkehr der wichtigsten Industrieartikel sind. Der „Tarif-Anzeiger“ vom 1. d. Mts., welcher diese Aenderungen umständlich darstellt, bemerkt, dass mehrere derselben infolge seiner Initiative und seines Drängens erfolgt sind, wie namentlich die von der Olmützer Handelskammer schon früher beantragte Deklassifikation der Sämereien, welche nun erst erfolgte, nachdem das genannte Blatt darauf hingewiesen hatte, dass die Ungarischen Bahnen diese Deklassifikation bereits durchgeführt haben. Es wurden in der letzten Sitzung des Tarifkomitees folgende Gegenstände erledigt: 1. Abänderung der Nomenklatur und Klassifikation für Steine und für Papiersorten. 2. Tarifarische Unterstützung des Exportes von Stroh nach der Schweiz. 3. Frachtbegünstigung für Saatgetreide. 4. Feststellung der Klassifikation für Kleesamenabfälle. 5. Lagergeldzuschlag anlässlich der Verwahrungshaftung. 6. Deklassifikation von Glaswaaren, Knochenleim, Melasse und Osmosewasser, nasses Leimleder, Kleesaaten und Gerbereiabfälle. Endlich 7. die Einsackgebühr für alla rinfusa verladene Getreidesendungen, wenn die Entladung der Wagen nicht innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist seitens der Partei besorgt wird.

Neuerlicher Augenschein im Enteignungsverfahren. (Rechtsfall.)

Der K. K. O.-G.-H. hat in Bestätigung der beiden unterrichterlichen Bescheide wie folgt entschieden: Wenn im Enteignungsverfahren gemäss § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 R.-G.-Bl. Nr. 30 ein neuerlicher Augenschein behufs Konstatirung der nach Behauptung einer Partei mangelhaft erhobenen, für die Feststellung der Entschädigung maassgebenden thatsächlichen Verhältnisse stattgefunden hat, so hat der Richter bei der neuerlichen Fällung des Entschädigungserkenntnisses keineswegs vorweg auf dieses neuerliche Sachverständigengutachten ausschliesslich oder mehr Bedacht zu nehmen als auf die ursprünglichen Erhebungen, vielmehr ist es Sache des Richters, nach freiem Ermessen in Erwägung zu ziehen, ob die neuen Feststellungen thatsächlicher Natur an sich geeignet sind, die ursprünglichen Feststellungen in der einen oder anderen Beziehung richtig zu stellen, und ob und inwieweit demnach auf dieselben bei Bestimmung der Höhe der Entschädigungssumme Rücksicht zu nehmen sei. (Nr. 53 der Röll'schen Sammlung.)

Erhöhung von Kohlentarifen.

Mit der Uebernahme des Betriebes der Dux-Bodenbacher Bahn und der Prag-Duxer Bahn durch die Staatsbahnen sind seinerzeit die Tarife für Böhmische Braunkohle nach Prag und den vor und weiter gelegenen Stationen wesentlich herabgesetzt worden. Die Buschtêhrader Bahn war dadurch gezwungen, dem Beispiele der Staatsbahnen zu folgen und ihre Sätze auf das gleiche Niveau herabzusetzen. Nunmehr sind die seither bestehenden ermässigten Frachtsätze wieder aufgehoben worden, indem vom 1. April angefangen die Prag-Duxer, Dux-Bodenbacher und Buschtêhrader Bahn die Braunkohlentarife nach Prag und den vorgelegenen Stationen um 2 kr. pro 100 kg erhöhen.

Eine Eisenbahn von Engadin nach Landeck.

Ein Schweizer Konsortium, welches eine Eisenbahnlinie von Landquart nach Davos in der Schweiz baut, will eine Fortsetzung dieser Linie von Davos nach Chiavenna mit einer Abzweigung von Scanfs nach Martinsbruck und Landeck anstreben und hat um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten beim K. K. Handelsministerium nachgesucht. Die ganze Bahnlinie soll schmalspurig sein und eine Spurweite von 1 m haben. Am 1. August 1890 soll die ganze Strecke Landquart-Davos, die eine Länge von 50 km besitzt, eröffnet werden. Die Strecke Chiavenna-Scanfs ist 72 km lang. Sobald diese gebaut ist, soll die Bahnlinie über Martinsbruck nach Landeck hergestellt werden. Damit wäre ein Schienenweg durch das ganze an Naturschönheiten so reiche und einen Mittelpunkt

des Touristenverkehrs bildende Ober- und Unter-Engadin geschaffen. Nach erfolgtem Ausbau dieser Linie würde die Strecke Wien-Mailand via Brenner um nahezu 60 km abgekürzt werden.

Unwahrscheinlichkeit der Verstaatlichung der Südbahn.

Bezüglich dieser Bahn waren an der Börse Verstaatlichungsgerüchte in Umlauf, welche jedoch augenscheinlich unwahr sind. Das Oesterreichische Handelsministerium denkt nicht daran, die Linien der Südbahn in das Staatsnetz einzubeziehen, und was die Tendenzen des Ungarischen Handelsministeriums anbelangt, ist folgendes zu bemerken: Mit der Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, wo durch den Ungarischen Staatsbahnen der direkte Weg nach Fiume freigemacht wurde, hat die früher bestandene Kombination, die Ungarischen Linien der Südbahn den Ungarischen Staatsbahnen einzuverleiben, jeden Boden verloren, und zwar um so mehr, als der Besitz der Ungarischen Linien der benannten Eisenbahn für Ungarn nicht mehr den früheren Werth hat, während es dem Staate nur angenehm sein kann, bei einer Eisenbahn, welche die Exportstrasse nach Deutschland usw. (via Pusterthalbahn) offen hält, das Einspruchsrecht zu besitzen. Vor Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn lag die Wahl des Ankaufes zwischen dieser Eisenbahn und der Südbahn; die Regierung hat der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn den Vorrang eingeräumt und begründete dies im Motivenberichte zum Gesetzentwurfe betreffs Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, wie folgt: „Die Verstaatlichung der Linie Budapest-Kanizsa-Zakany der Südbahn-Gesellschaft konnte selbstverständlich nur im äussersten Falle in Aussicht genommen werden, weil, abgesehen von den wichtigsten Verkehrsinteressen, welche durch diese Linie nach anderen Verkehrsrelationen gefördert werden, betreffs der Verstaatlichung dieser Linie vorangehend längere verwickelte Verhandlungen nothwendig gewesen sein würden.

Peagetarife auf der Strecke Zapresic-Sziszek.

Die Sziszeker Handelskammer hat dem Banus von Kroatien ein Memorandum vorgelegt, in welchem der Nachweis geliefert wird, wie sehr der Handel Sziszeks durch die gegenwärtig bestehenden Peagetarife zwischen den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn geschädigt wird. Es wird die Bitte gestellt, die Revision dieser Tarife und Gleichstellung derselben mit dem Barême des allgemeinen Tarifes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu veranlassen und dahin zu wirken, dass in Anbetracht dessen, dass die Linie Zapresic-Sziszek an und für sich kurz ist, das System der Begünstigung von Provenienzen entfernter gelegener Stationen dieser Linie gegenüber näher gelegenen aufgegeben werde.

Eisenbahnumschlag zwischen Elbe und Donau.

Von Bedeutung für die weitere Entwickelung des Verkehres zwischen der Donau und Elbe, welcher für den Deutsch-Südosteuropäischen Handel an Wichtigkeit gewonnen hat, sind die ihrer Vollendung im nächsten Frühjahre entgegen gehenden Arbeiten der Oesterreichischen Nordwestbahn-Gesellschaft für die Erweiterung ihrer Umschlagplätze in Korneuburg an der Donau bei Wien und in Laube bei Tetschen an der Elbe. In Verbindung mit der Oesterreichischen Nordwestbahn-Gesellschaft und ihren Umschlagplätzen an der Elbe und Donau wird es dem Deutsch-Südosteuropäischen Verkehre ermöglicht, die billigere Wasserstrasse der Donau in Konkurrenz gegen die Ungarischen und theilweise auch Serbischen und Rumänischen Eisenbahnen zu benutzen.

Das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz.

Hierüber hielt im Volksbildungsverein Oberinspektor G. v. Görgey, welcher Obmann der Krankenkasse der Oesterreichischen Nordwestbahn ist, einen Vortrag, er setzte zunächst die Organisation und den Werth der Krankenkassen auseinander und berührte die aktuelle Angelegenheit der derzeitigen Insolvenz dieser Institute, indem er klarlegte, wie dieselbe naturnothwendig aus der starken Belastung der nach halbjährigem Bestande der Kassen selbstverständlich geringen Reserven und daraus entstehen musste, dass die im Gesetze für den Insolvenzfall vorgesehene Haftpflicht der Arbeitgeber nicht mit den nöthigen Garantien versehen wurde. Sodann erörterte der Redner die Organisation der Oesterreichischen Unfallversicherung, wie deren Unterschiede gegen jene im Deutschen Reiche, indem er, auf das Wesen des Kapitaldeckungs- und Umlagsverfahrens, sowie das Territorial- gegenüber dem Berufsgenossenschafts-System einging. Zum Schlusse wies der Vortragende darauf hin, dass eine Kritik der Wirksamkeit dieser Institute gegenwärtig verfrüht sei, da diese letzteren erst seit zwei Monaten bestehen. Es werde einer mehrjährigen Erfahrung bedürfen, bis man sich über die Zweckdienlichkeit der getroffenen Einrichtung ein Bild werde machen können. Auf Grund der Ergebnisse derselben werde man sodann an die Schaffung einer Arbeiter-Invalidenversorgung schreiten können.

40jähriges Dienstjubiläum des Direktors v. Rittershausen.

Der Betriebsdirektor der Oesterreichischen Nordwestbahn, Hermann Ritter von Rittershausen, feierte die Vollendung seines vierzigsten Dienstjahres. Aus diesem Anlasse begab sich eine, vom Centralinspektor Wilhelm geführte, Deputation der Beamtenschaft in das Büreau des Jubilars zur Beglückwünschung. Centralinspektor Wilhelm fungirte als Sprecher und überreichte dem Gefeierten, der für die Huldigung gerührt dankte, ein kostbares Angebinde der Beamten. Von Fern und Nah sind Gratulationen in grosser Zahl an Herrn von Rittershausen eingelangt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Auf die durch den Sturz des Schottischen Roheisens und das Schwanken der Deutschen Montanwerthe zu Anfang der Vorwoche verursachte Aufregung, ist die vorläufige Wiederkehr einer ruhigeren Tendenz an der Berliner Börse gefolgt. Die Spekulation hat dadurch wieder Vertrauen gewonnen, obzwar es noch von Reibungen zwischen der Länderbank und der Deutschen Bank verlautete. Die Februar-Fälligkeiten von 28,8 Millionen Gulden dürften auch zu einem Theile der Börse zufliessen. So hat sich nun eine unentschiedene Stimmung rücksichtlich der Bahneffekten gebildet. Nordbahn (2630), Nordwestbahn (197,50) und Böhmische Bahnen besserten sich; Carl Ludwigbahn (187,50) und Elbethalbahn (221) erfuhren keine Aenderung; Staatsbahn (215,50) unterlag wegen der Differenzen mit der Regierung, welche in der Verwaltungsrathssitzung vom 2. d. Mts. geordnet werden sollen, einer weitern Abschwächung; dasselbe war mit Südbahn (135) auf das wieder auftauchende Gerücht ihrer Verstaatlichung und das Aufhören ihrer Steuerbefreiung in Ungarn der Fall. Eine Nachfrage erfuhr auch Mährische Centralbahn (18,25) nachdem das Gerücht sich verbreitete, dass deren Sanirung auf Grund eines vom Bankverein ausgearbeiteten Projektes von der Regierung noch in diesem Jahre in Aussicht genommen sei.

Oberhessische Staatseisenbahnen.

Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr 1888/89.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden die beiden in Nidda und Stockheim an die Hauptbahnen anschliessenden, für Rechnung des Staates erbauten Nebenbahnen Nidda-Schotten und Stockheim-Gedern dem Betriebe übergeben. Am Schlusse des Rechnungsjahres waren im Betriebe der Grossherzoglichen Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen: a) Hauptbahnen: 1. Giessen-Fulda 106,03 km, 2. Giessen-Gelnhausen 69,80 km, b) Nebenbahnen: 1. Nidda-Schotten (eröffnet am 26. Mai 1888) 14 km, 2. Stockheim-Gedern (eröffnet am 1. Oktober 1888) 18 km, zusammen 207,83 km. Sämmtliche Strecken sind Eigenthum des Staates, die unter b) benannten Nebenbahnen wurden von demselben direkt erbaut und zwar nach den für Bahnen untergeordneter Bedeutung maassgebenden Grundsätzen. Von den unter a) aufgeführten Strecken liegen auf Preussischem Gebiet: zu 1 = 21,59 km und zu 2 = 6,41 km, zusammen 28,00 km.

Das Kapital, welches zur Einlösung der Aktien der früheren Oberhessischen Eisenbahngesellschaft seitens des Grossherzoglich Hessischen Staates als Ankaufspreis für die Hauptbahnen aufgewendet wurde, beträgt 38 948 640 ℳ, hierzu die Kosten für ausgeführte Ergänzungs- und Erneuerungsbauten sowie für Beschaffung der Betriebsmittel seit Uebergang der Bahnen an den Staat mit zusammen 396 469 ℳ, überhaupt 39 345 109 ℳ. Das Anlagekapital für die Nebenbahnen ist noch nicht endgültig festgestellt.

Im Berichtsjahre hat eine Zunahme der Zahl der auf den Hauptbahnen beförderten Personen stattgefunden, welcher eine verhältnissmässig hohe Mehreinnahme gegenübersteht. Bedeutender war die Steigerung des Güterverkehrs auf den Hauptbahnen mit rund 60 000 t und einer um nahezu 60 000 ℳ höheren Einnahme. Unzweifelhaft macht sich hier die Einwirkung der Eröffnung des Betriebes auf den Nebenbahnen geltend. Gegen das Vorjahr ergibt sich eine Mehreinnahme bei den Hauptbahnen von 87 126 ℳ.

Die gesammten Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr des Jahres 1888/89 betrugen 1 120 1[illegible]9 ℳ, und zwar bei den Hauptbahnen 1 067 137 ℳ, bei den Nebenbahnen Nidda-Schotten 29 374 ℳ und Stockheim-Gedern [illegible]28 ℳ. Hierunter sind enthalten aus dem Personen- und Gepäckverkehr für die Hauptbahnen 466 948 ℳ, für die Nebenbahnen: Nidda-Schotten 15 441 ℳ und Stockheim-Gedern 12 633 ℳ; aus dem Güterverkehr für die Hauptbahnen 600 188 ℳ, für die Nebenbahnen: Nidda-Schotten 13 933 ℳ und Stockheim-Gedern 10 994 ℳ.

Von den 968 538 ℳ betragenden Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 85 196 ℳ, auf die Bahnverwaltung

364 584 ℳ und auf die Transportverwaltung 518 758 ℳ oder in Hunderttheilen des Gesammtbetrages ausgedrückt auf die allgemeine Verwaltung 8,80 % gegen 9,79 % im Vorjahr, auf die Bahnverwaltung 37,64 % gegen 38,36 % und auf die Transportverwaltung 53,56 % gegen 51,85 % Die Minderung des Prozentsatzes bei den Ausgaben für die Bahnverwaltung ist auf den Hinzutritt der Nebenbahnen zurückzuführen. Die Ausgaben sind zwar um 10 000 ℳ höher als im Vorjahr, indessen lediglich infolge der Bestreitung der Kosten für 2 neue Lokomotiven aus dem Betriebsfonds mit dem entsprechenden Antheil von 17 760 ℳ, ohne diese würde die Ausgabe um 7 700 ℳ geringer als im Vorjahr sein. Wenn bei den beiden Nebenbahnen die Einnahmen auch hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind, so war das finanzielle Ergebniss doch infolge der Anpassung der Betriebsweise und der Kosten an die Verhältnisse ein günstiges.

Für das Bahnkilometer und Jahr ergibt sich bei der Hauptbahn eine Einnahme von 6 719,82 ℳ und eine Ausgabe von 5 327,04 ℳ, bei der Nebenbahn Nidda-Schotten eine Einnahme von 2 479,95 ℳ und eine Ausgabe von 1 506,60 ℳ, Stockheim-Gedern eine Einnahme von 2 604,65 ℳ und eine Ausgabe von 1 499,86 ℳ Für das Nutzkilometer betrug bei der Hauptbahn die Einnahme 2,15 ℳ, die Ausgabe 1,71 ℳ, bei der Nebenbahn Nidda-Schotten die Einnahme 0,94 ℳ, die Ausgabe 0,57 ℳ und bei der Nebenbahn Stockheim-Gedern die Einnahme 1,15 ℳ, die Ausgabe 0,66 ℳ Die Kosten für das Tonnenkilometer (die Ausgaben für ein Personen- und Gütertonnen-Kilometer gleich hoch angenommen) betragen bei der Hauptbahn 3,41 ₰ gegen 4,01 ₰ im Vorjahr, bei der Nebenbahn Nidda-Schotten 3,07 ₰ und bei der Nebenbahn Stockheim-Gedern 3,20 ₰.

Nach Abzug der für Erweiterungsbauten in der Höhe von 11 701 ℳ verausgabten Kosten betrug der Betriebsüberschuss für die Hauptbahnen 244 879 ℳ und der gesammte Ueberschuss 268 658 ℳ

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im Jahre 1889.

Nach einer uns mitgetheilten Zusammenstellung der Verkehrskontrole der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wurde im Jahre 1889 in Berlin mit der Eisenbahn bezw. auf dem Wasserwege empfangen bezw. versandt:

Nr.	Benennung der Eisenbahnen	Steinkohlen, Koks und Darrsteine						Braunkohlen u. Darrsteine			
		Englische	Westfälische	Sächsische	Oberschles.	Niederschles.	zusammen	Böhmische	Preuss. und Sächs. Darrsteine	Preuss. und Sächs. Kohlen	zusamme[n]
		in Tonnen									
	I. Empfang.										
1	Berliner Ringbahn	38	40 195	480	167 705	59 191	267 609	22 140	50 272	340	·72 7
2	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	—	19 080	—	283 380	84 939	387 399	—	31 080	3 218	34 2
3	Ostbahn	80	5 280	—	32 630	110	38 100	—	21 390	3 691	25 0
4	Berlin-Görlitzer	—	1 760	—	144 370	5 717	151 847	—	129 104	3 020	132 1
5	„ -Anhalter	—	2 801	663	79 867	6 597	89 928	732	153 940	1 443	156 1
6	„ -Blankenheimer	—	—	—	7 582	2 657	10 239	—	13 327	10	13 3
7	„ -Dresdener	—	6 500	1 835	45 542	268	54 145	237 534	44 010	30	281 5
8	„ -Potsdamer	—	42 832	—	10 352	·430	53 614	—	4 170	490	4 6
9	„ -Lehrter	—	400	—	33 704	811	34 915	—	4 530	30	4 5
10	„ -Hamburger	210	—	—	102 133	31 927	134 270	—	1 730	—	1 7
11	„ -Stettiner	1 089	14 381	—	44 636	10 981	71 087	11	22 170	40	22 2
12	„ -Nordbahn	—	1 800	—	81 577	7 412	90 789	—	44 621	190	44 8
13	Wasserstrassen	113 683	2 845	—	97 139	—	213 667	13 638	140	9 093	22 8
	zusammen	115 100	137 874	2 978	1 130 617	211 040	1 597 609	274 055	520 484	21 595	816 1
	Hiervon ab die den nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen zugeführten Mengen	10	31 464	140	50 725	25 105	107 444	14 892	18 150	70	33 1
	Bleibt Summe des Empfangs	115 090	106 410	2 838	1 079 892	185 935	1 490 165	259 163	502 334	21 525	783 0
	II. Versand.										
1	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	140	1 621	—	—	—	1 761	6 550	3 950	50	10 5
2	Ostbahn	51	4 440	10	1 800	10	6 311	2 944	3 034	81	6 0
3	Berlin-Görlitzer	50	336	—	42	—	428	30	10	850	8
4	„ -Anhalter	122	330	—	2 310	10	2 772	—	90	100	1
5	„ -Blankenheimer	—	—	—	7 592	2 657	10 249	1 773	330	—	2 1
6	„ -Dresdener	10	2 910	—	61	—	2 981	—	—	—	—
7	„ -Potsdamer	—	120	296	4 318	20	4 754	16 281	1 440	50	17 7
8	„ -Lehrter	—	—	440	26 864	561	27 865	10 666	3 183	40	13 8
9	„ -Hamburger	—	50	21	33 676	130	33 877	8 389	2 210	—	10 5
10	„ -Stettiner	25	8 280	—	558	10	8 873	8 738	4 100	103	12 9
11	„ -Nordbahn	100	—	—	30 244	2 399	32 743	7 599	16 821	60	24 4
12	Wasserstrassen	3 606	470	—	33 518	—	37 594	—	4 648	—	4 6
	Summe des Versands	4 104	18 557	767	140 983	5 797	170 208	62 970	39 816	1 334	104 1
	Es verblieben im Jahre 1889 in Berlin	110 986	87 853	2 071	938 909	180 138	1 319 957	196 193	462 518	20 191	678 9
	Im Jahre 1888 blieben in Berlin	113 709	81 859	1 451	919 393	175 098	1 291 510	199 059	424 534	30 128	653 7
	Mithin in 1889 gegen 1888	— 2 723	+ 5 994	+ 620	+ 19 516	+ 5 040	+ 28 447	— 2 866	+37984	—9937	+ 25 1

Nationalbahn von Guatemala.

Die Republik Guatemala besitzt eine von ihrer Hauptstadt Guatemala ausgehende, etwa 170 km lange Privatbahn über Amatitlan nach San Jose am Stillen Meere, die „Centralbahn von Guatemala". Schon seit Jahren war es das Bestreben der Landesregierung, im Anschluss hieran auch eine Verbindung zwischen Guatemala und dem Atlantischen Ozean zu erhalten, weil sie fürchtete, gegen die Nachbarstaaten in Nachtheil zu gerathen; denn sowohl in Mexiko über die Landenge von Tehuantepec, als auch in Honduras, Nicaragua, Costa Rica und Panama sind Verbindungen zwischen den beiden Meeren theils schon im Betriebe, theils noch im Bau begriffen. Im Jahre 1888 schienen die mit Kapitalisten eingeleiteten Verhandlungen Erfolg zu versprechen, ihr Abschluss verzögerte sich jedoch durch den Tod des Präsidenten Barrios. Endlich im Anfang des Jahres 1889 kam eine Einigung zwischen der Regierung und einer durch den Ingenieur de Salma vertretenen Gruppe Französischer Kapitalisten zustande; die Gesellschaft sollte die Konzession zum Bau und Betrieb der 330 km langen „Nationalbahn von Guatemala" von der Hauptstadt nach dem Hafen San Thomas am Atlantischen Ozean erhalten, ferner wollte die Regierung einen Zuschuss zum Bahnbau und ausserdem eine Zinsengewähr für das verwendete Kapital während der Betriebsdauer gewähren, dagegen verpflichtete sich die Gesellschaft auch zur Anlegung eines zum Schutze von Schiffen ausreichenden Hafendammes in San Thomas. Doch auch diese Abmachungen führten nicht zum Ziele; ob dieselben seitens der Gesellschaft rückgängig gemacht wurden oder ob die Volksvertretung von Guatemala ihre Einwilligung versagte, ist in Europa nicht bekannt geworden. Die Regierung hat nunmehr beschlossen, die Nationalbahn als Staatsbahn herzustellen, die Centralbahn zu verstaatlichen und sich die volle Entschliessung über die etwaige Betriebsvergebung vorzubehalten; zu diesem Zwecke hat dieselbe mit Cottu aus Paris, als Vertreter einer Französischen Finanzgruppe, einen bezüglichen Vertrag abgeschlossen, dessen Einzelheiten aus einer am 23. September 1889 von dem Präsidenten der Republik an die gesetzgebende Versammlung gerichteten Botschaft hervorgehen.

Cottu übernimmt eine Anleihe des Staates Guatemala von 21 312 500 Piaster Gold = 106 552 500 Frcs. zum Kurse von 80 %; dieselbe gelangt in Schuldverschreibungen von 20 Piaster Gold = 100 Frcs., welche mit 6 % jährlich verzinst und mit ½ % jährlich innerhalb 45 Jahren getilgt werden, zur Ausgabe. Von dem der Regierung hiervon abzüglich der Vermittelungsgebühr verbleibenden Betrage von 17 050 000 Piaster werden 2 000 000 Piaster zur Verbesserung der wirthschaftlichen und finanziellen Lage des Landes, 3 750 000 Piaster zur Erwerbung der Schuldverschreibungen und Antheilscheine der Centralbahn von Guatemala, 10 000 000 Piaster zum Bau der Nationalbahn von Guatemala nach dem Atlantischen Ozean sowie zur Herstellung eines Steindamms im Hafen San Thomas, endlich 1 300 000 Piaster zur Verzinsung und Tilgung der zum Bau der Nationalbahn erforderlichen 10 000 000 Piaster während der Bauzeit verwendet. Herr Cottu verpflichtet sich ausserdem, die Nationalbahn für Rechnung des Staates zu bauen bezw. bauen zu lassen und der Regierung den mit Huntington in Newyork geschlossenen Vertrag, betreffend die Erwerbung der Centralbahn von Guatemala, abzutreten. Die vollständigen Vorarbeiten für die Nationalbahn müssen von den Konzessionsinhabern innerhalb neun Monaten nach Genehmigung des zwischen der Regierung und Herrn Cottu verabredeten Vertrages durch die gesetzgebende Versammlung vollendet sein. Der Staat überlässt den Unternehmern den zum Bau der Bahn, der Bahnhöfe, Werkstätten, Diensträume usw. erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich und verpflichtet sich, die etwa Privatpersonen gehörigen erforderlichen Ländereien auf seine Kosten zu enteignen; die Breite des Schienenweges einschliesslich der Schutzstreifen zu beiden Seiten ist auf 40 m angenommen. Alle zum Bau der Bahn erforderlichen Werkzeuge, Maschinen, Wagen und anderen Materialien können von den Unternehmern zollfrei in das Land eingeführt werden. — Wenn — wie bestimmt erwartet wird — die Kammer diesen Gesetzentwurf genehmigt, so wird auch Guatemala seine Verbindung zwischen den beiden Weltmeeren in einigen Jahren erhalten, und zwar als Staatsbahn.

Bücherschau.

Compass 1890. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn. Herausgegeben von S. Heller. 23. Jahrgang. Wien, Verlag von Alfred Hölder.

Vor kurzem ist der 23. Jahrgang dieses altbewärten finanziellen Handbuches erschienen. Die rechtzeitige Beschaffung des Materials für den Compass macht grosse Schwierigkeiten und hat das Erscheinen des Werkes etwas verzögert. Der Herausgeber hat solches dadurch wieder gut gemacht, dass er in den reichen Nachträgen die Daten über alle jene Gesellschaften, deren Betriebsjahr in den Sommer- oder Herbstmonaten abschliessen, bereits aufgenommen hat. Hierdurch ist der Jahrgang 1890 noch vollständiger als sonst und weist sein Hauptheil auch wieder einen ansehnlichen Zuwachs von neuen Gesellschaften und Effekten auf, wie denn auch die statistischen Beiträge erweitert worden sind.

Verschiedenes.

Die Kohlenfrage in Frankreich.

Der „Voss. Ztg." entnehmen wir die folgenden Angaben: Die Kohlenfrage beginnt für Frankreich dringend zu werden. Das Land bringt gegenwärtig 20 Millionen Tonnen hervor. Sein Grossgewerbe braucht aber 32 Millionen und ist folglich mit der Beschaffung der fehlenden 12 Millionen auf das Ausland angewiesen. Es wurden im vergangenen Jahre aus Belgien 5 733 000, aus England 4 259 000, aus Deutschland 1 678 000 Tonnen eingeführt. Vorräthe sind im Lande kaum vorhanden. Blos die grossen Eisenbahngesellschaften und einige Gasanstalten haben die Pflicht, eine grössere Kohlenmenge stets zur Verfügung des Kriegsministers zu halten. Die Kohlennoth ist schon in Friedenszeiten ein schweres Uebel, das zur Zeit zahlreiche Gewerbe empfinden. Im Falle des plötzlichen Ausbruches eines Krieges würden aber in Frankreich Verhältnisse entstehen, die einige voraussehende Patrioten mit Schrecken erfüllen. Der Bezug der Kohle aus Deutschland und Belgien würde sofort aufhören. Das Hauptkohlenbecken Frankreichs liegt im Nordosten, ganz nahe der Belgischen Grenze. Der erste erfolgreiche Vorstoss des ins Land brechenden Gegners würde dort den Betrieb der Bergwerke unterbrechen. Es gibt in Frankreich 105 410 Kohlengrubenarbeiter. Nach dem Gesetze über die allgemeine Wehrpflicht sind von ihnen 51 885, fast die Hälfte, dienstpflichtig. Natürlich sind dies die jüngeren und die stärkeren, gerade diejenigen, die unter Tag arbeiten. Würden sie einberufen werden, so könnten die älteren und schwächeren Arbeiter, die gewöhnlich über Tag beschäftigt sind, sie nicht ersetzen. Auch die Pferde, die beim Bergbau verwendet werden, würde die Kriegsverwaltung einziehen, so dass der Betrieb auch nach dieser Richtung eine Unterbrechung erfahren würde. Die Eisenbahnen, die Hochöfen und die Bergwerke brauchen allein 12 Millionen Tonnen jährlich. Diese drei Gruppen sind aber die Hauptmitarbeiter der Mobilmachung, Bewaffnung und Kriegführung. Die Kriegsschiffe, deren Dampfmaschinen zusammen 186 000 Pferdekräfte entwickeln, brauchen 803 520, die Handelsschiffe, die zur Truppen- und Materialbeförderung würden mitverwendet werden, 1 853 275 t. Man steht also vor einem Bedarf von 14 656 795 t Kohlen, ohne die das Heer weder mobil gemacht, noch ausgerüstet werden kann, und im Augenblicke, wo das Dasein des Landes von der Leistungsfähigkeit aller Dienste abhängen würde, wäre im Lande keine Kohle zu finden.

Angesichts dieser Sachlage schlägt der Bergingenieur Couriot vor, die Bergleute vom Dienst im Felde zu befreien und sie im Kriegsfalle in ihren Bergwerken zu verwenden, wie die Eisenbahnbediensteten und Beamten nach dem Gesetze blos im Eisenbahndienst verwendet werden. Ein kleiner Theil der Bergleute soll in der Geniegruppe dienen, in Feindesland die etwa eroberten Bergwerke in Besitz nehmen und zum Nutzen Frankreichs ausbeuten; der grösste Theil soll unter militärischem Oberbefehl, doch unter Aufsicht ihrer gewöhnlichen Bergingenieure, Schichtmeister, Obersteiger usw., denen ein entsprechender militärischer Rang zu verleihen wäre, in den heimischen Bergwerken bleiben und für Rechnung der Kriegsverwaltung Kohle fördern. Es heisst, dass der Kriegsminister de Freycinet diesem Vorschlage näher getreten ist und sich anschickt, dessen Erhebung zum Gesetze vorzubereiten.

Telephonabonnements II. Klasse in Stockholm.

Bemerkenswerth für die Bemessung der Jahresgebühren ist ein Ausweg der Telephongesellschaft in Stockholm. Gedrängt vom Publikum um Herabsetzung der Taxen, hat die Gesellschaft jetzt ein Abonnement II. Klasse zum Preise von 90 Frcs. jährlich eingeführt. Die Abonnenten, welche nur diese geringe Vergütung zu zahlen beabsichtigen, werden nicht so schnell als die übrigen Theilnehmer bedient, d. h. erst nach letzteren; auch wird den Abonnenten II. Klasse nur eine begrenzte Zahl von Gesprächen gestattet.

Ergebnisse einer Studienreise nach dem Europäischen Festlande im Jahre 1885.

Ein Mitglied des Englischen Unterhauses, Sir B. Samuelson, hat die Ergebnisse einer Studienreise nach dem Europäischen Festlande im Jahre 1885 verarbeitet und u. a. auch die festländischen d. h. in erster Linie die Preussisch-Deutschen, ausserdem die Belgischen und Holländischen Eisenbahnverhältnisse, insbesondere die Eisenbahnfrachtsätze, unter einander und mit

denen Englands verglichen. Die „N. A. Ztg." macht auf dieses Schriftchen, welches vor einigen Jahren in hiesigen Eisenbahnkreisen Aufsehen erregte, aufmerksam, indem sie die folgenden kurzen Sätze, in welchen Sir B. Samuelson die Ergebnisse seiner Beobachtungen zusammenfasst, in Uebersetzung wiedergibt. Sie lauten:

„1. Der Güterverkehr in den Ländern des nördlichen Europas, welche mit uns im Welthandel in Wettbewerb stehen, bewegt sich unter Tarifen, welche auf klaren und verständigen Grundsätzen beruhen, und nicht, wie das nur zu oft in England der Fall ist, auf einer aufs Gerathewohl, nach dem ‚was der Verkehr tragen kann', von den Leitern des Verkehrs vorgenommenen Schätzung.

2. Abgesehen von Eisenerzen, Kohlen und Koks in einigen bestimmten Fällen, und abgesehen von ein paar Artikeln unter besonderen Umständen, sind die Frachtsätze in jenen Gegenden um soviel niedriger, dass unser Handelsstand in ernstem Nachtheil sich befindet.

3. Das Ergebniss der Frachtsätze und des Betriebs der festländischen Eisenbahnen, wie dieses sich in dem Verhältniss der Roh- zu den Reineinnahmen darstellt, ist verglichen mit dem unserigen, insbesondere unter Berücksichtigung der dortigen niedrigen Personentarife, kein ungünstiges.

4. Die Landwirthe jener Gegenden leiden nicht unter dem beklagenswerthen Wettbewerbe fremder Erzeugnisse, welche zu niedrigeren Tarifen, als die gleichartigen heimischen, befördert werden.

5. Die in den fremden Tarifen enthaltenen Abfertigungsgebühren beschränken sich auf die nach bestimmten und maassvollen Gesichtspunkten bemessenen Selbstkosten für Be- und Entladung und bilden somit eine beinahe nothwendige Ergänzung in dem System der gleichen Meilensätze.

6. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen hat den Verkehr nicht neu belastet, sondern vielmehr eine Erleichterung gebracht; ausserdem ist diese Maassnahme, obgleich die Aktionäre einen voll ausreichenden Preis erhalten haben, für den Staat vortheilhaft gewesen.

7. Die Einrichtung der wirthschaftlichen Beiräthe der Staatsbahnen hat Reibungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum vorgebeugt."

Deutscher Verein zur Förderung der Luftschifffahrt in Berlin.

In der Januarsitzung sprach Herr Luftschiffer Herzberg über die Abgabe von Leuchtdepeschen vom Ballon aus. Der Vortragende hatte bereits im vorigen Jahre beabsichtigt, vom hiesigen Ausstellungsplatze aus Nachtfahrten zu unternehmen und hierbei elektrische Beleuchtung für Signal- und Depeschenzwecke auszuproben. Bei der vorgerückten Jahreszeit und in Ermangelung der polizeilichen Genehmigung unterblieben diese Versuche, welche demnächst aber im Auslande vom Vortragenden mehrfach ausgeführt werden sollen. In der Vereinssitzung wurde nun zum ersten Mal die Möglichkeit der Abgabe von Leuchtdepeschen durch Experimente dargethan. Verschieden gefärbte Glühlampen sind im Ballon aufgehängt und werden nach Belieben durch elektrische Batterien bezw. Akkumulatoren, welche sich in der Gondel befinden, gespeist. Je nach der Aufeinanderfolge der verschiedenen Farben kann man Buchstaben und Worte zusammensetzen, ganz ähnlich wie bei der Telegraphie nach dem Morse'schen Alphabet. Diese Einrichtung ist nur dann praktisch, wenn der Ballonstoff gut transparent ist, im anderen Falle kann man den Ballon von aussen durch Reflektoren, in welchen sich die verschiedenfarbigen Glühlampen befinden, in entsprechender Weise beleuchten. Die Experimente bewiesen, dass auf diese Weise thatsächlich zur Nachtzeit von einem hochfliegenden Ballon in einem weiten Umkreis Nachrichten schnell vermittelt werden können. Es schlossen sich an den Vortrag die Geschäftsberichte über das vergangene Jahr, welche nach jeder Richtung für die Entwickelung des Vereins ein erfreuliches Bild ergaben. Aus der Vorstandswahl gingen hervor als Vorsitzende: Dr. Assmann und Oberstlieutenant Buchholz, Schriftführer: von Sigsfeld und Dr. Kremser, Schatzmeister: Dr. Schäffer, Bücherwart Lieutenant Gross.

Eisenbahnen in Siam.

Der Bau der 440 Meilen langen Eisenbahnlinie Bangkok-Mekonk soll beschlossen sein und der erste, 55 Meilen lange Abschnitt Bangkok-Patrew sofort gebaut werden. Die Spurweite der Geleise wird die der Englischen Eisenbahnen sein. Ein Englisches Syndikat soll die Eisenbahn bauen und die Hälfte des Baukapitals liefern, während die andere Hälfte von der Siamesischen Regierung erwartet wird.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Im Heft I des Gütertarifs für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vom 1. November 1889 ist die Entfernung für Wellen-Gr. Moyeuvre von 183 auf 73 km berichtigt worden.

Köln, den 3. Februar 1890. (318)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona. Am 1. Februar 1890 sind die Haltestelle Nitzow und die Station Havelberg in den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona einbezogen worden. Die Haltestelle Nitzow ist für die Abfertigung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren, die Station Havelberg für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet.

Die betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungen geben Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Elberfeld, 3/2. 90. (319)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt für den Verkehr Brcznic und Zwickau i. S. ein ermässigter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6a (Europäisches Holz) von 1,07 *M.* für 100 kg bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1890, in Kraft.

Dresden, den 3. Februar 1890. (320)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg und Mitteldeutscher Güterverkehr. Frachtsätze für Kalirohsalze zum Düngen. Für die Beförderung von Kalirohsalzen zum Düngen in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen den Stationen Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg einerseits und den Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits treten die zufolge erlassener Bekanntmachung am 15. Januar d. J. aufgehobenen Frachtsätze, soweit dieselben niedriger sind, als die Frachtsätze des am 1. Januar d. J. in den Staatsbahntarifen eingeführten Ausnahmetarifs für Düngemittel, bis auf weiteres wieder in Kraft. Die gleichen Frachtsätze finden bis auf weiteres auch für derartige Sendungen nach den gleichnamigen Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn wieder Anwendung.

Magdeburg, den 4. Februar 1890. (321)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Europäischem Holze — Ausnahmetarif 6a und b — von Linz nach Chemnitz, Hainsberg, Leipzig (B. u. Dr. B.), Lugau, Nossen und Zwickau i. S. direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 4. Februar 1890. (322)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlen-Koks und Braunkohlen-Briquetts (Darrsteine und Nasspresssteine) in Ladungen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge für den Wagen von Preuss-Börnecke nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen kommen am 10. Februar d. J. ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, den 31. Januar 1890. (323)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für Frachtstückgüter zur Seeausfuhr. Die am 1. April 1889 eingeführten Ausnahmetarife für Frachtstückgüter von diesseitigen Stationen nach den Nord- und Ostseehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern fanden bisher auf gebrauchte Emballagen keine Anwendung. Fortan bleiben von der durch die genannten Ausnahmetarife gewährten Frachtermässigung nur diejenigen gebrachten Emballagen ausgeschlossen, für welche nach den Vorschriften unter B I 4e des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I die Fracht nach dem halben wirklichen Gewichte zu berechnen ist.

Breslau, den 6. Februar 1890. (324)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, werden mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. zum Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. April 1883 (Saarbrücken-Württembergischer Gütertarif) die Stationen Argenthal, Ellern, Heddesheim, Rheinböllen, Rheinböller - Hütte, Schweppenhausen, Simmern, Stromberg, Stromberger Neuhütte und Windesheim mit den für Langenlonsheim bestehenden Frachtsätzen nebst entsprechenden Anschlussentfernungen und Anschlusssätzen aufgenommen.

Die Höhe der Gesammtfrachtsätze ist bei den Güterverwaltungen in Langenlonsheim, Rheinböller - Hütte, Simmern und Stromberg zu erfahren.

München, den 1. Februar 1890. (325)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr. Die in dem Nachtrage II zu dem Staatsbahngütertarife Elberfeld - Erfurt vom 1. Oktober 1889 zur Einführung gelangte Erweiterung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, sowie die Sätze des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel usw. im Verkehr mit den Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werrabahn finden mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn — soweit hierfür direkte Frachtsätze überhaupt bestehen — Anwendung.

Köln, den 2. Februar 1890. (326)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Für Strohsendungen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür gelangt von Kaschau nach Alt-Carbe (Dir.-Bez. Bromberg) im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande ein direkter Frachtsatz von 2,13 *M* pro 100 kg bis auf weiteres zur Erhebung.

Breslau, den 3. Februar 1890. (327)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Vom 15. Februar d. J. ab werden auf der Haltestelle Lazisk auch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 3. Februar 1890. (328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März l. J. tritt der Nachtrag II zu Theil III Heft 4 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs vom 1. November 1888 in Kraft.

München, am 31. Januar 1890. (329)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März l. J. gelangt der Theil III, Heft 1 des Oesterreichisch - Ungarisch-Bayerischen Verbands - Gütertarifs zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmetarife für die Beförderung

a) von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten,
b) von Mais (Kukuruz),
c) von Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl,
d) von leeren, gebrauchten Säcken

im Verkehre zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiserin Elisabethbahn, Kronprinz Rudolfbahn, Linien Wien-Eggenburg und Absdorf-Krems der Kaiser Franz Josefbahn, Braunau - Strasswalchener Bahn, Niederösterreichische Staatsbahnen, Donauuferbahn; Lokalbahnen: St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems, Hadersdorf - Sigmundsherberg - Horn, Ebenfurt - Wittmannsdorf, Wels-Aschach a. d. Donau; Oesterreichische Linie der Ungarischen Westbahn), der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahngesellschaft (Oesterreichische Linien), dann der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadtlau-Marchegg und Simmering - Bruck a. d. Leitha) einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) Theil III. Tarifheft Nr. 1 für den Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Güterverkehr vom 15. September 1879 sammt dessen Nachträgen,
b) die im Nachtrag IX vom 1. August 1888 zum Tarifhefte IV für den Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Getreide,
c) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Kleie im Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverbande vom 1. Februar 1889.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1890.

Der Preis des Tarifes beträgt 1 *M*.

München, den 1. Februar 1890. (330)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Die im Bayerisch-Sächsischen Gütertarife für Crailsheim und Ulm verzeichneten Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 c/d für Schleifholz, 1 e für Holz des Spezialtarifs III usw., sowie 4 für Jutegarne und Jutegewebe, welche nach unserer Bekanntmachung vom 25. November v. J. für die Stationen Crailsheim und Ulm der Württembergischen Staatsbahn angewendet werden, und die im Sächsisch-Württembergischen Gütertarife für Ulm (Württemb. St. B.) verzeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Jutegarne und Jutegewebe kommen mit 31. März d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung. Nach dieser Zeit werden etwa vorkommende Sendungen zu den für diese Artikel allgemein gültigen Frachtsätzen des Holzausnahmetarifes 1 a, des Spezialtarifes III bezw. der Wagenladungsklasse B abgefertigt.

Dresden, den 8. Februar 1890. (331)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Der Ausnahmetarif für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern findet fortan in den Lokal- und Wechselverkehren der betheiligten Preussischen Staatsbahnen auch auf gebrauchte Emballagen Anwendung, jedoch nur insoweit, als nicht für dieselben auf Grund der Bestimmungen unter B I 4 e des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, die Fracht nach dem halben wirklichen Gewicht zu berechnen ist.

Altona, den 4. Februar 1890. (332)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Schlackensand. Der am 1. Januar d. J. im Verkehr zwischen sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen eingeführte Ausnahmetarif für verschiedene geringwerthige Massenartikel findet vom 10. Februar d. J. ab auch auf „Schlackensand“ bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf einen Wagen und mit einem Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge und für den Wagen Anwendung.

Magdeburg, den 5. Februar 1890. (333)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Bayerisch - Elsässisch - Lothringischer Tarif vom 1. Mai 1882. Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Güter des Ausnahmetarifs Nr. 3 zwischen den Stationen Lagerlechfeld und Merzweiler der Frachtsatz von 1,09 *M* für 100 kg eingeführt.

München, den 4. Februar 1890. (334)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich - Ungarn. Mit 1. April d. J. treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Güter aller Art im Theil II Heft Nr. 1—14 des Verbands-Gütertarifes mit Ausnahme der am 1. Januar 1890 eingeführten Frachtsätze für Wien Westbahnhof und Wien Franz Josef-Bahnhof ausser Kraft.

München, den 3. Februar 1890. (335)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag XVII zum Gütertarife vom 1. April 1887 in Kraft, welcher ausser dem bereits vom 1. Januar d. J. ab gültigen Ausnahmetarife 12 für geringwerthige Massenartikel Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1A und 7 (für „Holz“ und „Bestimmte Stückgüter“) sowie Ausnahmefrachtsätze für Blei und Zink von Rheinisch - Westfälischen Stationen nach Berlin (Anhalt - Dresdener Bahnhof) enthält. Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 3. Februar 1890. (336)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Die Station Füssen der Lokalbahn Oberdorf bei Biessenhofen - Füssen wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. in den Gütertarif vom 1. August 1884 und den Holzausnahmetarif vom 1. März 1884 einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Köln, den 3. Februar 1890. (337)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr mit Böhmen. Mit dem heutigen Tage tritt für die Beförderung von Erzen von Mies-Kladrau nach Lindenbach ein direkter Frachtsatz von 1,40 M. für 100 kg in Kraft. (338)
Frankfurt a/M., den 5. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Spezialtarif vom 1. März 1886 für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen. (Nachtrag IV.) Zu dem obgenannten Tarife tritt am 15. Februar 1890 ein Nachtrag IV in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für neue einbezogene Stationen, dann Abänderungen und Berichtigungen enthält.
Exemplare dieses Tarifnachtrages können im Wege der Betheiligten bezogen werden.
Wien, am 27. Januar 1890. (339)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 soll von der unterzeichneten Direktion im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:
„Lieferungsangebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"
sind an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhof Nr. 23, versiegelt und postfrei bis
Freitag, den 21. Februar 1890, Vormittags 10 Uhr,
einzusenden.
Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen auch die Bedingungen mit den Bedarfsnachweisungen zur Einsicht aus. Dieselben können von dort gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.
Zuschlagsfrist 14 Tage.
Erfurt, den 1. Februar 1890. (340)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Stahlfaçonguss, vom Grusonwerk in Magdeburg-Buckau bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 13. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Februar 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die dem Preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen Eisenbahnvorlagen.

I.

Dem Abgeordnetenhause ist der Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, zugegangen:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:	ℳ
1. von Mohrungen nach Wormditt die Summe von	3 070 000
2. von Lublinitz nach Vossowska die Summe von	1 420 000
3. von Kosel (Stadt) nach Polnisch-Neukirch .	1 500 000
4. von Striegau nach Maltsch die Summe von	3 045 000
5. von Rogasen nach Dratzig (Kreuz)	6 960 000
6. von Goldberg nach Löwenberg	2 840 000
7. von Goldberg nach Merzdorf die Summe von	3 700 000
8. von Kallies, einerseits nach Wulkow, andererseits nach Arnswalde die Summe von	8 150 000
9. von Swinemünde nach Heringsdorf	600 000
10. von Pretzsch nach Eilenburg die Summe von	3 270 000
11. von Zeitz nach Camburg die Summe von .	3 340 000
12. von Deuben nach Corbetha die Summe von	3 000 000
13. von Schlettau nach Schafstädt mit Abzweigung von Lauchstädt nach Merseburg	2 170 000
14. von Herbsleben nach Tennstädt	595 000
15. von Langensalza nach Gräfentonna und von Döllstädt nach Walschleben oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Nordhausen-Erfurt . .	1 640 000
16. von Georgenthal nach Friedrichroda — an Stelle der im Art. IB des zwischen Preussen und Sachsen-Coburg-Gotha unter dem 26. November 1887 abgeschlossenen und durch Gesetz vom 11. Mai 1888 genehmigten Staatsvertrages vorgesehenen Eisenbahn von Georgenthal nach Schnepfenthal	1 734 000
17. von Ilsenburg nach Harzburg	2 150 000
18. a) von Hagenow nach Oldesloe	11 500 000
b) von einem bei Sterley belegenen Punkte der Bahn zu a nach Mölln die Summe von	1 230 000
19. von Tondern nach Hoyer (Schleuse) . . .	840 000
20. von Tönning nach Garding die Summe von	640 000
21. von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa die Summe von	5 713 000
22. von Detmold nach Sandebeck	3 650 000
23. von Lage nach Hameln die Summe von .	5 100 000
24. von Homburg v. d. H. nach Usingen . . .	2 750 000
25. von Langenschwalbach nach Zollhaus . .	2 870 000
26. von Fröndenberg nach Unna	1 240 000
27. von Norden nach Norddeich	700 000
28. von Remscheid nach Solingen	4 978 000
29. von Ohligs nach Hilden die Summe von .	822 000
30. von Hermeskeil nach Wemmetsweiler . .	7 620 000
b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von	18 559 000
zusammen	117 396 000

II. Zur Anlage des zweiten beziehungsweise dritten und vierten Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

	ℳ
1. Neisse-Deutsch-Rasselwitz die Summe von	1 350 000
2. Laubau-Greiffenberg und Hirschberg-Ruhbank die Summe von	2 260 000
3. Eberswalde-Freienwalde a/O.	820 000
4. Grünau-Königswusterhausen	400 000
5. Berliner Ringbahn zwischen Bahnhof Rixdorf und Bahnhof Stralau-Rummelsburg nebst Umbau bezw. Verlegung der zwischen der Ringbahn und der Berlin-Görlitzer Bahn bestehenden Anschlüsse die Summe von	6 100 000
6. Berlin-Oranienburg die Summe von	1 150 000
7. Finsterwalde-Eilenburg die Summe von	3 660 000
8. Gera-Weida nebst Einführung des bestehenden Doppelgeleises Gera-Zeitz-Weissenfels in den Bahnhof Weissenfels die Summe von	1 960 000
9. Oschersleben-Nienhagen die Summe von	715 000
10. Heudeber-Vienenburg die Summe von	860 000
11. Hardegsen-Northeim die Summe von	1 110 000
12. Wilhelmsburg (Rangirbahnhof)-Hamburg (Venloer Bahnhof) die Summe von	3 100 000
13. Kirchweyhe-Bremen und Sagehorn-Lauenbrück die Summe von	1 455 000
14. Rödelheim-Oberursel die Summe von	600 000
15. Hamm-Herbern in Verbindung mit der selbständigen Einführung der Bahn von Münster in den Bahnhof Hamm die Summe von	1 570 000
16. Drensteinfurt-Münster die Summe von	673 000
17. Vohwinkel-Aprath die Summe von	400 000
18. Grevenbroich-Elsdorf die Summe von	800 000
zusammen	28 983 000

III. Zu nachstehenden Bauausführungen:

	ℳ
1. für die Vereinigung der Bahnhöfe der früheren Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-eisenbahn in Beuthen O/S. sowie der anschliessenden Strecken bis Chorzow und Herstellung einer Bahnverbindung Chorzow-Kattowitz	5 400 000
2. für die selbständige Einführung der Bahnlinie Groschowitz-Grossstrehlitz-Laband in die Bahnhöfe Gleiwitz und Oppeln, sowie Aenderung der Bahnhöfe zu Gleiwitz und Erweiterung des Bahnhofs Oppeln die Summe von	8 650 000
3. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zur Umleitung durchgehender Güterzüge auf der Südseite von Breslau, sowie eines Rangirbahnhofs das.	19 950 000
4. für die Erweiterung des Personenbahnhofs in Stettin die Summe von	4 150 000
5. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Stendal die Summe von	3 200 000
6. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs in Buckau die Summe von	5 000 000
7. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Jerxheim nach Nienhagen	330 000
8. zur Deckung der Mehrkosten des Ausbaues der Bahnstrecke Vienenburg-Goslar-Grauhof	400 000
9. für die Herstellung einer abgekürzten Schienenverbindung zwischen den Linien Hannover-Nordstemmen und Nordstemmen-Hildesheim	615 000
10. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Wissen nach Morsbach	160 000
11. für die Herstellung eines Rangirbahnhofes zu Saarbrücken und Erweiterung der Anlagen für den Personen- und Güterverkehr daselbst	6 500 000
12. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Solingen nach Vohwinkel	230 000
13. zur Gewährung eines weiteren Zuschusses zu den Grunderwerbskosten:	
a) der Eisenbahn von Prüm nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung nach Malmedy	488 466
b) der Eisenbahn von Ahrweiler nach Adenau	204 000
zusammen	55 277 466
insgesammt	201 656 466

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I litt. a aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der unter Nr. 1 bis 30 bezeichneten Bahnen und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen und zwar:

a) bezüglich der Linien unter Nr. 1 litt. a 1 bis 4, 6 bis 15, 17, 18b und 19 bis 30 in der ganzen Ausdehnung,

b) bezüglich der Linie unter Nr. I litt. a 5 (Rogasen-Dratzig [Kreuz]) für die Strecke von Rogasen bis Dratzig,

c) bezüglich der Linie unter Nr. I litt. a 16 (Georgenthal-Friedrichroda), soweit der erforderliche Grund und Boden sich im Eigenthum des Gothaischen Staates befindet,

d) bezüglich der Linie unter Nr. I litt. a 18 a (Hagenow-Oldesloe) für die im Mecklenburg-Schwerinschen und im Lübeckischen Staatsgebiete belegenen Theilstrecken, für die im Lübeckischen Gebiete belegene Strecke jedoch nur insoweit, als der erforderliche Grund und Boden sich im Eigenthum der freien und Hansestadt Lübeck befindet.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

a) für die im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin belegene Theilstrecke der Bahn zu Nr. 18a (Hagenow-Oldesloe) von	200 000 ℳ
b) für die im diesseitigen Staatsgebiete belegenen Theilstrecken der Bahn zu Nr. 21 (Geestemünde-Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa) von	263 000 „
c) für die Bahn zu Nr. 25 (Langenschwalbach-Zollhaus) von	200 000 „
d) für die Bahn zu Nr. 30 (Hermeskeil-Wemmetsweiler) von	520 000 „

B. Für die unter Nr. I litt. a 1 bis 17, 18 b, 19 bis 21, 23 bis 27 und 30 bezeichneten Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. I litt. a 3, 4, 8, 9, 11, 13 und 16 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 3 (Kosel [Stadt]-Polnisch-Neukirch von	40 000 ℳ
b) bei Nr. 4 (Striegau-Maltsch) von	155 000 „
c) bei Nr. 8 (Kallies-Wulkow bezw. Arnswalde) von	400 000 „
d) bei Nr. 9 (Swinemünde-Heringsdorf) von	20 000 „
e) bei Nr. 11 (Zeitz-Camburg) von	260 000 „
f) bei Nr. 13 (Schlettau-Schafstädt mit Abzweigung nach Merseburg) von	280 000 „
g) bei Nr. 16 (Georgenthal-Friedrichroda) von	100 000 „

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Beschaffung der für die Herstellung einer Eisenbahn von Detmold nach Sandebeck im § 1 unter Nr. I litt. a 22 vorgesehenen Mittel von 3 650 000 ℳ die von der ehemaligen Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft zur Sicherung des Zustandekommens der von ihr geplanten Eisenbahn von Lemförde nach Bergheim beziehungsweise nach Steinheim bestellte, dem Staate verfallene Kaution nebst den inzwischen aufgelaufenen Zinsen zu dem vorläufig auf rund 827 400 ℳ ermittelten Betrage insoweit zu verwenden, als die Bestände dieses Fonds nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatskasse flüssig gemacht werden können.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 Nr. I, desgleichen zur Deckung der für die im § 1 unter Nr. II und III vorgesehenen Bauausführungen erforderlichen Mittel von zusammen höchstens 84 260 466 ℳ sind Staatschuldverschreibungen auszugeben.

II.

Dem Abgeordnetenhause ist ferner folgender Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, zugegangen:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. des Vertrages vom 22/30. Dezember 1889, betreffend den Uebergang der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn auf den Staat,
2. des Vertrages vom 4. Januar 1890, betreffend den Uebergang des Unterelbeschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
3. des Vertrages vom 7/9. Januar 1890, betreffend den Uebergang des Westholsteinischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
4. des Vertrages vom 25/27. Januar 1890, betreffend den Uebergang des Schleswig-Holsteinischen Marschbahnunternehmens auf den Staat,

zur käuflichen Uebernahme

1. der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn,
2. der Unterelbeschen Eisenbahn,
3. der Westholsteinischen Eisenbahn und
4. der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn

nach Maassgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Maassgabe der im § 1 unter 2 bis 4 gedachten Verträge den Umtausch von

a) 5 000 000 ℳ Aktien Lit. A der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Betrage von 5 000 000 ℳ, b) 15 000 000 ℳ Aktien Lit B. der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 9 000 000 ℳ, c) 3 500 000 ℳ Aktien Lit. C der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 500 000 ℳ, d) 1 716 300 ℳ Stammaktien der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 490 371.43 ℳ, e) 1 513 800 ℳ Prioritätsstammaktien der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 1 874 228,57 ℳ, f) 1 192 500 ℳ Stammaktien Lit. A der Schleswig-Hollsteinischen Marschbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 596 250 ℳ, g) 1 985 400 ℳ Stammaktien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 661 800 ℳ, h) 2 001 150 ℳ Stammaktien Lit. C der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 667 050 ℳ, i) 1 224 000 ℳ Stammprioritätsaktien Lit. A der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 1 515 428,57 ℳ, k) 3 083 400 ℳ Stammprioritätsaktien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 3 964 371,43 ℳ, l) 1 999 800 ℳ Stammprioritätsaktien Lit. C der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von 1 999 800 ℳ

herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zu dem darstellbaren Gesammtbetrage von 26 269 300 ℳ auszugeben.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemässheit der im § 1 unter 2 bis 4 gedachten Verträge zur Deckung 1. der den Inhabern von Aktien Lit. A und B der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 1 400 000 ℳ, 2. der den Inhabern von Stammaktien der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 114 420 ℳ, 3. der den Inhabern von Stammaktien Lit. B und C und von Stammprioritätsaktien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 167 976 ℳ, also insgesammt von 1 682 396 ℳ, die Reserve- und Erneuerungsfonds der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, insoweit zu verwenden, als über diese Fonds durch die im § 1 unter 3 und 4 gedachten Verträge nicht bereits Verfügung getroffen ist. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag der nach Vorstehendem zu leistenden Baarzahlungen im Höchstbetrage von 237 700 ℳ sowie zur Deckung des nach Maassgabe des im § 1 unter 1 gedachten Vertrages an die Stadt Schmalkalden zu zahlenden Kaufpreises von 600000 ℳ nebst 3½ % Zinsen vom 1. Januar 1890 ab sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch maassgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um 1 % verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 5. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen der im § 1 unter 4 bezeichneten Eisenbahnunternehmung, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als unvortheilhaft erweisen sollte, nach Maassgabe des Bedürfnisses für die statutarischen Verwendungszwecke Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 500 000 ℳ auszugeben.

§ 6. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei der Auflösung der im § 1 unter 2 bis 4 genannten Gesellschaften nach Maassgabe der daselbst bezeichneten Verträge den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen unter Verwendung der im § 2 und 3 bewilligten Mittel zu zahlen, beziehungsweise auf die Staatskasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 7. Ueber die Ausführung der in § 6 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 8. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 3, 5 und 6), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 9. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission (Gesetzsamml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Tilgung eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 10. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnen entbehrlich sind.

§ 11. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergang in das Eigenthum des Staates Anwendung. Die Veranlagung dieser Steuern, soweit dieselben von dem Einkommen erhoben werden, erfolgt jedoch lediglich nach den für die Staatseisenbahnen geltenden Grundsätzen des Gesetzes, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben vom 27. Juli 1885 (Gesetzsamml. S. 327).

§ 12. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Wagenübereinkommen. Der im November v. J. ausgegebene I. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 413 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Festsetzung einer erweiterten Umrisslinie für Güterwagen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 435 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 455 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 479 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 515 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, betreffend die Vereins-Zeitung und das technische Verein-Organ (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt: Unsere Preussischen Ministerien sind bekanntlich nicht nach einem bestimmten einheitlichen Plane gleichzeitig eingesetzt worden. Sie sind zu verschiedenen Zeiten entstanden und haben, wie manche andere Staatsbehörden, im Laufe der Zeit, je nach dem hervortretenden Bedürfnisse, mehrfach Umgestaltungen erfahren. Der Umfang der den einzelnen Ministern übertragenen Geschäfte hat gleichfalls oft gewechselt — Ministerien sind miteinander verschmolzen, ein Ministerium ist in mehrere zerlegt worden, auch die Organisation der Reichsverwaltung hatte Aenderungen in den Preussischen Ministerien zur Folge. Die Zahl der Abtheilungen in den einzelnen Ministerien ist verschieden, mehrere Ministerien haben einen Unterstaatssekretär, der zumeist nebenbei Abtheilungsvorsteher ist. So ist denn auch die Anzahl der in den einzelnen Ministerien thätigen höheren Beamten (Unterstaatssekretäre, Direktoren und vortragenden Räthe) eine sehr verschiedene. Nach dem Etat für 1890/91 zählt an solchen das Handelsministerium 8, das Ministerium des Innern 14, das Justizministerium 17, das auswärtige Ministerium, zugleich Auswärtiges Amt, 21, das Ministerium für Landwirthschaft usw. 23, das Finanzministerium 26, das Kultusministerium 30, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten 50. Noch grössere Verschiedenheiten zwischen dem Umfang der einzelnen Ministerien treten hervor, wenn man den Ministerialbeamten auch die höheren Hilfsarbeiter hinzurechnet. Dem Handbuch für den Königlich Preussischen Hof und Staat entnehmen wir, dass, wenn wir richtig gerechnet haben, die Anzahl aller höheren Beamten im Handelsministerium sich auf 9 beläuft. Es folgen das Ministerium des Innern und das Justizministerium mit je 16 höheren Beamten, weiter das Ministerium für Landwirthschaft usw. mit 28, das Finanzministerium mit 30, das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, zugleich mit dem Auswärtigen Amte des Deutschen Reichs mit 34, das Kultusministerium mit 35, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit 76 und, wenn man hier die 4 Räthe des Reichsamts für die Verwaltung der Reichsbahnen, an dessen Spitze der Minister der öffentlichen Arbeiten gleichfalls steht, hinzurechnet, mit 80 höheren Beamten, einschl. der Hilfsarbeiter. Von den letzteren werden mit dem Uebergange der Abtheilung für die Verwaltung des fiskalischen Besitzes an Bergwerken, Hütten und Salinen, wie für technische Aufsicht und die Bergpolizei gegenüber dem Privatbergbau auf das Ministerium für Handel und Gewerbe zehn Beamte zu diesem Ministerium übertreten.

Berathung des Antrages Brömel über Tarifreform.

Das Abgeordnetenhaus berieth am 6. d. Mts. in erster Lesung den Antrag Brömel: „Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die bestehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems die Preussischen Staatsbahnen für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in erhöhtem Maasse nutzbar macht.“ (Wir bringen einen Auszug aus dieser Berathung in nächster Nummer. Die Red.)

Preussischer Eisenbahnetat.

Das Abgeordnetenhaus erledigte am 7. und 8. d. Mts. die zweite Berathung des Eisenbahnetats.

Organisation der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Eisenbahn-Verwaltung.

In der am 7. d. M. herausgegebenen Nummer des M.-Schw. Regierungsblattes ist die Verordnung vom 29. Januar 1890, betr. den Uebergang der aus Landesmitteln erworbenen bezw. zum Betrieb übernommenen Eisenbahnen und die Organisation der Grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung publizirt worden.

Die erworbenen Bahnen, die bisherigen Friedrich Franz-Eisenbahnen, die Güstrow-Plauer, Gnoien-Teterower, Wismar-Rostocker und die Doberan-Heiligendammer Eisenbahn, sowie die Wismar-Karower Eisenbahn, bei welcher nur der Betrieb übernommen wird, erhalten den gemeinsamen Namen „Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.“

Die centrale Verwaltung und Leitung dieser Bahnen erfolgt unter der Oberaufsicht des Grossherzoglichen Ministeriums des Innern durch die Grossherzogliche Generaldirektion zu Schwerin. Die Verordnung regelt das Oberaufsichtsrecht des Ministeriums wie die Befugnisse und Zusammensetzung der Generaldirektion, die an der Verwaltung der Bahnen theilnehmen, der nachgeordneten Behörden und die Anstellungsbedingungen für den Grossherzoglichen Eisenbahndienst. Die Grossherzogliche Generaldirektion, welche aus dem Generaldirektor, dem Stellvertreter desselben und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern besteht, wird in zwei Abtheilungen, eine für allgemeine Verwaltung und eine technische, getheilt. Für jede Abtheilung ist der betreffende Dirigent verantwortlich. Doch erledigt die Generaldirektion eine Reihe von in der Verordnung speziell aufgeführten Gegenständen durch kollegialische Berathung und Beschlussfassung. Nach einer weiteren Bekanntmachung des Ministeriums des Innern bewirkt die Grossherzogliche Generaldirektion die Liquidation der bisherigen Eisenbahngesellschaften. Die Einsetzung der Generaldirektion und die Uebernahme der einzelnen Bahnen erfolgt voraussichtlich im Laufe des Monats März.

Zusammenstellbare Rundreisehefte. Nachtrag 5.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat zum Verzeichniss der Fahrscheine für zusammenstellbare Rundreisehefte einen Nachtrag herausgegeben, der als 5. Nachtrag zur Maiausgabe, als 4. Nachtrag zur Juniausgabe und als 2. Nachtrag zur Augustausgabe für 1889 gilt. Der Nachtrag enthält eine grössere Anzahl neuer Fahrscheine für Deutschland und Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Belgien und die Niederlande. Neue Ausgabestellen für zusammenstellbare Rundreisehefte sind errichtet in Cassel und Mannheim (nur für Reisen innerhalb Deutschlands), in Halle und Posen. Der Nachtrag wird unentgeltlich von den Ausgabestellen abgegeben bezw. gegen Einsendung des Preises für Kreuzband übersandt. — Wie wir hören, hat sich die Ausgabe der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, seitdem die Bedingung einer Rundreise fallen gelassen ist, bei den einzelnen Ausgabestellen gegen die gleichen Monate des Vorjahres nahezu verdoppelt. — Wie wir ferner hören, wird der Ausschuss des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Ausarbeitung neuer Ausführungsvorschriften für den Vereins-Rundreiseverkehr, die am 1. Mai d. J. in Kraft treten würden, eine Sitzung am 13. Februar in Prag abhalten.

Post-Dampfschiffsverbindung mit Ostafrika.

Der „Reichsanz.“ verkündet das Gesetz, betreffend eine Post-Dampfschiffsverbindung mit Ostafrika, vom 1. Februar 1890. (Siehe Nr. 4 S. 31 und Nr. 5 S. 45 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Bromberg: Schnellzugsverbindungen zwischen Berlin und dem Osten.

Nachdem schon im vergangenen Jahre die Schnellzugverbindungen zwischen Berlin und dem Osten, insbesondere mit Ost- und Westpreussen, durch Einlegung neuer besonders beschleunigter Züge zwischen Schneidemühl und Königsberg eine wesentliche Verbesserung erfahren hatten, wird demnächst, wie die „Nordd. A. Z.“ berichtet, eine umfassendere Neuordnung der Fahrpläne des Direktionsbezirks Bromberg ins Leben treten. Der betreffende Entwurf hat in dem Bezirks-Eisenbahnrath von allen Seiten die lebhafteste Anerkennung gefunden und insbesondere den Vertretern von Memel, Tilsit, Insterburg, Königsberg, Danzig, Thorn und Bromberg Anlass gegeben, der Staatseisenbahn-Verwaltung den wärmsten Dank für die geplanten erheblichen Verbesserungen auszusprechen.

Direktionsbezirk Altona, Betriebsamt Hamburg.

Der Verein für die Verkehrsinteressen Hamburgs, dem 180 dortige Firmen angehören, hat nach dem „Berl. Act.“ an den Preussischen Eisenbahnminister Herrn von Maybach eine Eingabe gerichtet mit der Bitte, die Eisenbahnen Hamburg-Bremen, Hamburg-Uelzen und — nach der bevorstehenden Ver-

staatlichung — Hamburg-Cuxhaven bezw. das Betriebsamt Hamburg der Eisenbahndirektion in Altona zu unterstellen. Da Hamburg den Sitz einer Eisenbahndirektion leider entbehren müsse, sei es für seine Verkehrsinteressen von grösster Wichtigkeit, die Verwaltung dieser Bahnen, deren Verkehr zum grössten Theil von Hamburg aus und nach dort gehe, in möglichster Nähe zu haben, wie schon die Handelskammer in ihrem letzten Bericht dargelegt hat. Ferner wird der Minister ersucht, die Hamburgischen Interessen bei dem Bau der Bahnen Visselhövede-Venlo und Geestemünde-Unterelbe in der Weise zu berücksichtigen, durch die Fortführung der ersteren nach Tostedt und durch die Legung der anderen über Buxtehude den geradesten und kürzesten Weg von Hannover bezw. Bremervörde nach Hamburg zu schaffen. Es wird darauf hingewiesen, dass die von beiden berührten Gebiete den Schwerpunkt ihrer Verkehrsinteressen in Hamburg haben.

Direktionsbezirk Magdeburg: Haltepunkt Wegenstedt.

Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Oebisfelde zwischen den Stationen Flechtingen und Rätzlingen belegene Haltepunkt Wegenstedt für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen: zwischen Wegenstedt und Flechtingen 5,69 km, zwischen Wegenstedt und Rätzlingen 6,40 km.

Kohlenbezug der Preussischen Staatsbahnen.

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erklärte auf eine Anfrage des Abg. Simon der Regierungsvertreter:

„Die Direktionen seien angewiesen, einen Vorrath für eine längere Zeit stets beizubehalten; die Mehrzahl der Lieferungen sei nach den im Etat bezw. der Beilage angesetzten Preisen bereits verdungen, speziell die Kohlenlieferung sei nach der stets üblichen Weise bereits im Juli auf Jahreslieferung verdungen. Bei einer andauernden Vermehrung des Verkehrs würden allerdings auch in der Abschlusszeit noch kleinere Posten besonders und voraussichtlich zu höheren Preisen angekauft werden müssen.“

Ueber diese Aeusserung schreibt man der „National-Ztg.“: Die kürzlich erfolgte Aeusserung eines Regierungsvertreters, nach welcher die Staatsbahnen mit ihrem Kohlenbedarf bis zum Juli gedeckt seien, ist von vielen dahin aufgefasst worden, dass die Eisenbahnverwaltungen das bis zum Juli erforderliche Kohlenquantum bereits jetzt effektiv in den Depots liegen haben. Das ist indessen durchaus nicht zutreffend und jene Aeusserung konnte sich nur darauf beziehen, dass ein Kohlenquantum wohl angekauft, aber noch nicht angeliefert sei. Mit demselben Rechte hätte man schon Ende Mai vorigen Jahres sagen können, die Eisenbahnen seien bis Ende Juni 1890 mit Kohlen gedeckt, denn alljährlich, in der Regel im Mai, schliessen die Verwaltungen ihren von Juli bis Juli laufenden Jahresbedarf im Submissionswege ab, wobei ratenweise Lieferungen bedungen werden. So hat die Direktion Berlin Mitte Mai 1887 ihren auf 292 000 t berechneten Bedarf für die Periode Juli 1887 bis Ende Juni 1888, sodann Mitte Mai 1888 den Bedarf von 322 500 t für 1888/89 und endlich Mitte Mai 1889 den Jahresbedarf von 336 000 t vom Juli 1889 bis Ende Juni 1890 gedeckt. Die Eisenbahndirektion Breslau hat in gleicher Weise im Submissionstermin vom 1. Mai 1888 den Bedarf für 1888/89 mit 308 000 t und am 10. April 1889 das Quantum von 335 000 t für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 abgeschlossen und ganz ebenso verfahren die übrigen Eisenbahnverwaltungen bei Deckung ihres Jahresbedarfs. Die vorjährigen Termine sind, wie man aus den angegebenen Daten ersieht, vor Eintritt des Arbeiterausstandes, mit dessen Beendigung der Preisaufschwung begonnen hat, abgehalten worden und demgemäss beziehen die Eisenbahnen zur Zeit ihren Kohlenbedarf, soweit derselbe durch Abschlüsse gedeckt ist, zu relativ recht billigen Preisen. Florentinekohlen waren z. B. zu 5,30 ℳ, Hohenzollern zu 5,15 ℳ, Königin Louise und Königsgrube seitens der fiskalischen Verwaltungen zu 6 und 5.50 ℳ offerirt. Heute werden ganz andere Preise gefordert und bewilligt und bei dem andauernd lebhaften Bedarf ist vorerst ein Rückgang der Preise nicht anzunehmen und in den nächsten Submissionsterminen der Eisenbahnen werden diese ihren neuerdings gestiegenen Jahresbedarf für 1890/91 jedenfalls zu ganz erheblich höheren Preisen als bisher anzuschaffen gezwungen sein.

Crefelder Eisenbahn.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat nach der „Köln. Z.“ dieser Bahn durch das Eisenbahnkommissariat aufgegeben, mit den drei Rheinisch-Westfälischen Nachbarbahnen (Elberfeld, Köln links- und rechtsrheinisch) Durchgangs-Frachtsätze für den Güterverkehr zu vereinbaren. Solche Sätze haben bis jetzt nicht bestanden, da die Crefelder Eisenbahn der Anschauung war, dass der bisherige Zustand einer gewissen Vereinzelung im Tarifwesen für sie günstiger sei. Nicht nur ist erwähnte Maassnahme als eine für den öffentlichen Verkehr sehr nützliche zu bezeichnen, sondern sie wird auch, wie man in den maassgebenden Kreisen glaubt, für die Crefelder Eisenbahn selbst in nicht ferner Zeit Vortheile mit sich bringen, welche die von ihr befürchteten Nachtheile erheblich überwiegen werden.

Aus Sachsen.

Die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe.

(Schluss aus Nr. 12.)

III. Die Verbindungsbahn

erhält weitere zwei Geleise, wird also viergeleisig und bekommt eine Personenhaltestelle, welche die Bezeichnung „Wettiner Strasse“ tragen wird.

Das in unmittelbarer Nähe der Haltestelle verbleibende städtische Areal (der jetzigen Gasanstalt) könnte für die Anlegung von Markthallen nutzbar gemacht werden, deren Geleisverbindung mit der Verbindungsbahn nicht ausgeschlossen erscheint.

Zum Zwecke der Ueberführung beider neuen Geleise über die Elbe ist auf eine entsprechende Verbreiterung der Marienbrücke Rücksicht genommen worden, welche nach vorläufigen Erörterungen wahrscheinlich am zweckmässigsten in der Art auszuführen sein wird, dass die neuen Geleise auf einer selbstständigen pneumatisch gegründeten Brücke liegen, deren Pfeiler zwar je neben die Pfeiler der jetzigen Brücke, jedoch hinreichend weit stromabwärts zu stehen kommen, um die Pfahlrostgründungen der zuletzt erwähnten Pfeiler unberührt zu lassen. Der Raum zwischen den älteren und den neuen Pfeilern kann alsdann überdeckt werden, so dass die beiden gesondert gegründeten Brücken über Wasser scheinbar ein Ganzes bilden.

IV. Personenbahnhof Dresden-Neustadt.

Die Richtung der Marienbrücke weist darauf hin, den gemeinschaftlichen Bahnhof für die beiden in Dresden-Neustadt einmündenden Eisenbahnlinien in der Axe der Schlesischen Linie, entlang der Antonstrasse auf dem hier in genügender Ausdehnung zur Verfügung stehenden fiskalischen Areale herzustellen und die Personenzuggeleise der Leipziger Linie — soweit, als zu ihrer Einführung dahin erforderlich ist — zu verlegen.

Letzteres geschieht durch Einführung zweier Personenzuggeleise der Leipziger Linie in den Schlesischen Bahnhof mittelst einer von dem Abzweigungspunkte bei Pieschen bis zur Einmündung am äussersten Ende des neuen Bahnhofes nur 1,5 km langen neuen Bahnstrecke.

Die Planie des neuen Bahnhofes soll eine Höhenlage von 6,5 m über den ihn kreuzenden Strassen, der Leipziger- und der Grossenhainer Strasse, erhalten, so dass diese, und zwar unter Verdrückung der zuletzt genannten Strasse in eine geradlinige Richtung, unter dem Bahnhofe hinweggeführt werden können. Ferner gestattet es die Höhenlage des letzteren, von der Herstellung eines besonderen Empfangsgebäudes abzusehen und, wie anderwärts mit bestem Erfolge geschehen ist, die sämmtlichen für den Betriebsdienst und für die Reisenden nöthigen Räume unter die Bahnsteige und Geleise zu legen. Neben den Vorzügen, welche eine solche Anlage wegen ihrer verhältnissmässig geringen Breitenausdehnung für die Bauausführung und für den Betriebsdienst hat, bietet sie für die Reisenden den Vortheil kurzer Wege, welche zwischen der Eintrittshalle (Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung), sowie den Warteräumen einerseits und den Bahnsteigen andererseits, zurückzulegen sind.

Alle Kreuzungen von ein- und auslaufenden Zügen der beiden am nördlichen Bahnhofsende sich trennenden Linien, d. i. der Leipziger und der Görlitzer Linie, werden vermöge entsprechender Unterführung vermieden; auch liegen auf der ganzen Länge des Bahnhofes, von jenen Unterführungen bis zur Marienbrücke, die sämmtlichen Geleise und Bahnsteige nach Fahrtrichtungen getrennt nebeneinander, so dass der Betrieb in der einen Fahrtrichtung von demjenigen in der anderen Fahrtrichtung ganz unabhängig ist. Auch in Neustadt soll auf den Vorortverkehr, und zwar durch Einschiebung eines besonderen Bahnsteiges für einzelne Lokalzüge zwischen die beiden Bahnsteige für Fernzüge, besondere Rücksicht genommen werden. Es wird beabsichtigt, diese drei Bahnsteige als Inselbahnsteige beiderseitig mit Geleisen zu versehen und durch Treppen mit den tiefer gelegenen Wartesälen zu verbinden. Eine solche Anordnung wird es gestatten, in jeder Fahrtrichtung drei Personenzüge gleichzeitig abzufertigen.

Sämmtliche Bahnsteige werden auf entsprechende Länge oben, sowie an den Seiten Glasschutz gegen Regen und Wind erhalten.

Die Beförderung des Gepäcks zwischen den Abfertigungsstellen und den Bahnsteigen kann, wie auf dem Hauptbahnhofe, mittelst hydraulischer Aufzüge erfolgen.

Die Wartesäle und Bahnsteige werden sich nahezu auf dem Platze der Halle des jetzigen Schlesischen Bahnhofes befinden. Eine vom Kaiser Wilhelmplatz durch das Birkenwäldchen geradlinig zu führende Strasse würde den ersteren mit dem Bahnhofsvorplatz unmittelbar verbinden können und ihre Fortsetzung unter dem Bahnhofe hinweg in der verlegten Grossenhainer Strasse finden.

V. Güterbahnhöfe.

Zur Anlegung des Rangirbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt soll in der Hauptsache das umfängliche Areal des Berliner Bahnhofes, jedoch, wie schon oben angedeutet, unter Belassung der dort befindlichen Personenverkehrsanlagen für Omnibuszüge der Linie Dresden-Naundorf-Coswig und unter Erhaltung der vorhandenen Lokalgüterverkehrsanlagen, Verwendung finden.

Bei der Anlage des neuen Rangirbahnhofes soll das sogenannte Ablaufsystem, welches auf grösseren Sächsischen Bahnhöfen schon eingeführt ist, in einer auf einigen Englischen Bahnhöfen besonders ausgebildeten Weise für sämmtliche Rangirbewegungen durchgeführt werden. Da nach demselben alle Wagen von einem entsprechend hochgelegten Geleise vermöge ihrer eigenen Schwerkraft durch mehrere in Harfenform auf geneigter Ebene angelegte Geleisgruppen zu laufen haben, sind zwar bei der Anlage umfängliche Schüttungsarbeiten nicht zu vermeiden, indessen wird der für die letzteren nöthige Kostenaufwand reichlich durch die Vortheile aufgewogen, welche jenes Rangirsystem — bei einer einheitlichen Handhabung des Ordnens der Züge für 7 Bahnlinien und für 3 Güterbahnhöfe — in Bezug auf die Ersparniss sowohl an den von Maschinen und Wagen zurückzulegenden Weglängen, als auch an der für das Fertigstellen der Güterzüge erforderlichen Zeit und somit auch an den Kosten des Rangirdienstes, sowie hinsichtlich der Ausnutzung des Wagenparkes bietet.

Hierzu kommt der günstige Umstand, dass die für den Bau des Rangirbahnhofes nöthigen Schüttungsmassen von etwa 700 000 cbm ganz in der Nähe, und zwar auf dem zwischen dem Rangirbahnhofe beziehentlich der Friedrichstadt und der Elbe gelegenen Theile des Kammergutes Ostra gewonnen werden können, welcher nach den angestellten Erörterungen zur Anlage eines grösseren Verkehrshafens für Dresden unter den obwaltenden Terrain- und Stromverhältnissen und bei der Nähe des Rangirbahnhofes, wenn nicht allein, so doch vorzugsweise geeignet ist. Auf die Anlegung eines solchen Hafens — dessen angemessene Geleisverbindung mit dem Rangirbahnhofe beim Bau des letzteren berücksichtigt werden soll — dürfte aber im Falle längeren Anhaltens der jetzigen günstigen Verkehrsverhältnisse in nicht zu ferner Zeit zurückzukommen sein.

Der Güterbahnhof in Dresden-Neustadt wird sich nicht nur über den ganzen, vom Personenverkehr befreiten jetzigen Leipziger Bahnhof erstrecken, sondern infolge der Verdrückung der Grossenhainer Strasse auch einen Theil des jetzigen Schlesischen Bahnhofes, mithin ein so grosses Areal umfassen, dass er bei allmählichem Ausbau seiner Anlagen auf absehbare Zeit allen Ansprüchen einer fortschreitenden Verkehrszunahme zu genügen imstande sein wird. Seine Geleise können in der jetzigen Höhenlage belassen werden. Die Verbindung dieses Bahnhofes wird einerseits mit dem Rangirbahnhof Dresden-Friedrichstadt durch zwei ansteigende, die Leipziger Strasse übersetzende und an die Gütergeleise der Marienbrücke anschliessende Geleise, andererseits mit dem Rangirbahnhofe Klotzsche durch eine eingeleisige Verbindungsbahn hergestellt.

VI. Werkstättenbahnhof.

Die am Schlesischen Bahnhof befindlichen Werkstätten, welche ohnehin den Ansprüchen des wachsenden Verkehres nicht mehr genügen und an ihrem jetzigen Platze nicht erweiterungsfähig sind, müssen abgebrochen werden, um den für den neuen Personenbahnhof Dresden-Neustadt erforderlichen Geleisanlagen Raum zu schaffen. Als Ersatz für diese Werkstätten und um den gesteigerten Ansprüchen des Verkehres an den Werkstättenbetrieb ferner genügen zu können, sind neue Werkstätten zu bauen, welche mit Rücksicht darauf, dass die meisten reparaturbedürftigen Wagen als solche beim Rangiren bemerkt und aus den Zügen ausgeschaltet werden, am zweckmässigsten in der Nähe des Rangirbahnhofes Dresden-Friedrichstadt anzulegen und daselbst bei der grossen Anzahl von Lokomotiven, welche auf diesem Bahnhofe, sowie auf dem neuen Abstellbahnhofe Dresden-Altstadt stationirt werden müssen, auch für die Lokomotivreparatur äusserst günstig gelegen sind.

Die Ausführung des dargelegten Bauplanes kann unter den obwaltenden Verhältnissen schon im Interesse der Aufrechterhaltung eines ungestörten Betriebes nur nach und nach erfolgen und dürfte einen Zeitraum von wenigstens 10 Jahren in Anspruch nehmen. Selbstverständlich ist die Möglichkeit ausgeschlossen, die während einer so langen Bauzeit etwa eintretenden Aenderungen in der Höhe der Arbeitslöhne und Materialpreise bei Aufstellung von Kostenanschlägen schon jetzt in Rechnung zu ziehen. Um aber gleichwohl — soweit es der Natur der Sache nach überhaupt möglich ist — einen Ueberblick über die Höhe der gesammten finanziellen Opfer zu gewinnen, welche für die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe und die damit zusammenhängenden sonstigen neuen Eisenbahnanlagen nach dem besprochenen Plane voraussetzlich zu bringen sein werden, sind die einzelnen Herstellungen ohne Rücksicht auf die Reihenfolge ihrer künftigen Ausführung lediglich auf Grund der in Bezug auf Arbeitslöhne und Materialpreise zur Zeit bestehenden Verhältnisse generell veranschlagt worden.

Der hierbei ermittelte Gesammtaufwand von 34 870 000 *M.* setzt sich aus folgenden Anschlagssummen zusammen: Für 1. Haupt-Personenbahnhof in Dresden-Altstadt (von Strehlen bis zur Falkenbrücke) 8 965 000 *M.*, 2. Abstell- und Güterbahnhof in Dresden-Altstadt 2 070 000 *M.*, 3. Verbindungsbahn mit Haltestelle „Wettiner Strasse" (von der Falkenbrücke bis Marienbrücke) 2 950 000 *M.*, 4. Rangirbahnhof in Dresden-Friedrichstadt 5 600 000 *M.*, 5. Personenbahnhof in Dresden-Neustadt 3 370 000 Mark, 6. Güterbahnhof in Dresden-Neustadt 1 940 000 *M.*, 7. Verlegung der Dresden-Leipziger Personenzuggeleise (vom neuen Personenbahnhofe bis Pieschen) 1 520 000 *M.*, 8. Rangirbahnhof in Klotzsche 330 000 *M.*, 9. Verbindungsbahn bei Zitzschewig 400 000 *M.*, 10. Elbbrücke für zwei Gütergeleise 1 550 000 *M.*, 11. Werkstättenbahnhof in Dresden-Friedrichstadt 4 065 000 *M.*, 12. zweites Geleise von Dresden-Friedrichstadt bis Naundorf 1 110 000 *M.*, 13. Dienstgebäude an der Strehlener Strasse 1 000 000 *M.*, Summe wie oben 34 870 000 *M.*

Als erste Baugelderrate fordert die Regierung von den Ständen 3 000 000 *M.*

Aus England.

Zwangsweise Einführung von Sicherheitseinrichtungen.

Der schreckliche Unfall bei Armagh auf der Grossen Nordbahn in Irland im Juni vorigen Jahres, welcher durch Mangel an Bremsen in dem betroffenen Zuge so verhängnissvoll wurde, hatte in England eine ausserordentlich grosse Aufregung hervorgerufen, infolge deren, nach der Mittheilung der „Railr. Gazette", das Handelsamt vom Parlament die verlangte Ermächtigung erhalten hat, sämmtliche Bahnverwaltungen zur Einführung von Blocksignalen und Abschlussvorrichtungen, sowie von selbstthätigen Bremsen in Personenzügen zu zwingen.

Demgemäss hat die Eisenbahnabtheilung des Handelsamtes den Eisenbahnverwaltungen unterm 24. Oktober v. J. mitgetheilt, dass das Blocksystem innerhalb eines Jahres, das Abschlusssystem an Weichen und Signalen innerhalb 18 Monaten und die Anbringung selbstthätiger Bremsen bei allen Zügen, welche Personen befördern, nach Maassgabe der gegenwärtigen Anforderungen des Handelsamtes ebenfalls binnen 18 Monaten vollständig zur Einführung gebracht sein müssen. Bezüglich des Blocksystems werden Einzelheiten nicht vorgeschrieben, es sind also verschiedenartige Einrichtungen zulässig. Bekanntlich besteht das Blocksystem bereits auf 90% der Meilenlänge aller Englischen und etwa 60% aller Irischen Eisenbahnen; nach den Berichten der Verwaltungen an das Handelsamt wird der grösste Theil dieser Meilenlänge unter dem absoluten Blocksystem betrieben, während nach zuverlässiger Beobachtung Auswärtsstehender an vielen Stellen thatsächlich nur ein Blocksystem nach Bedarf (permissive) in Anwendung ist, wo das absolute bestehen sollte. Für eingeleisige Strecken gestattet das Handelsamt an Stelle des Blocksystems die fernere Beibehaltung des Stabsystems, jedoch ohne Benutzung von Karten (tickets).

Bezüglich der Weichen- und Signalabschlüsse sind die Anforderungen des Handelsamtes besonders strenge; das Bestreben der Inspektoren desselben bei Verwendung eines Musters in speziellen Fällen geht offenbar auf eine Anbringung jeder möglichen Sicherheitseinrichtung und ihre Entscheidungen verlangen häufig eine Verdoppelung der Signale zum Zwecke der Vermeidung selbst der weitestentstehenden Gefahren. Doch lässt die Verfügung des Handelsamtes zu, dass auf eingeleisigen Bahnen die nach Seitengeleisen, welche zwischen Block- oder Stabstationen liegen, führenden Weichen nicht mit der Station verbunden zu werden brauchen, sofern sie mittelst des „Annetts"-Schlüssels abgeschlossen werden. Bei dieser Einrichtung kann nämlich die Weiche nur geöffnet werden mittelst eines Schlüssels, welcher an dem Zugstab befestigt oder ein Theil desselben ist

und der Stab wird in die Weiche eingeschlossen, so lange dieselbe nach dem Hauptgeleise geöffnet steht.

Die Anforderungen wegen der selbstthätigen Bremsen bei allen Personen befördernden Zügen scheinen die Beförderung gemischter Züge gänzlich auszuschliessen, da nach der Fassung der Verfügung des Handelsamtes die Anhängung von Güterwagen hinter Personenwagen unzulässig sein soll.

Während nun für die grossen Bahnen die vereinigten Anforderungen nicht von grosser Bedeutung sind — mit Ausschluss vielleicht in Bezug auf die Bremsen — bilden sie für die Irischen verkehrsschwachen Bahnen eine ziemlich schwere Last. Aber die Verminderung der Zahl der Unfälle und der aus Veranlassung von Unfällen zu zahlenden Entschädigungssummen auf den grösseren Englischen Bahnen seit der Einführung der nunmehr vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen bieten einen so überwältigenden Augenschein der finanziellen Vortheile der Ausgaben dafür, dass über die schliessliche Gerechtigkeit des gegenwärtigen Gesetzes kein Zweifel bestehen kann. H.

Lebensmitteltransport mit Personenzügen in England.

Der bedeutende Aufschwung, welchen der Lebensmitteltransport mittelst personenführender Züge in den letzten Jahren genommen hat, wird am besten dadurch gekennzeichnet, dass die Anzahl der für diesen besonderen Transport gebauten Güterwagen sich bereits auf 4200 Stück vermehrt hat. Diese Spezialwagen umfassen solche für den Transport verschiedener Fleischgattungen, für Fische, Obst, Butter, Hefe usw. Sämmtliche derartige Wagen sind für durchgehende Bremsung eingerichtet.

(„Handels-Museum.“)

Urtheile des Reichsgerichts.

Haft für Unfall auf einem Anschlussgeleise.

Thatbestand: Vor dem, auf dem Bahnhofe Weitmar der Bergisch-Märkischen Staatseisenbahn befindlichen Hauptgeleise führt ein Anschlussgeleise zu und von der Koksanstalt der Beklagten zu 1. Beim Ueberschreiten dieses Anschlussgeleises ist in der Nacht vom 4. auf den 5. Dezember 1884 der Kläger, welcher als Koksarbeiter bei der Beklagten zu 1 bedienstet war, von einem in Bewegung befindlichen Eisenbahnwagen erfasst, überfahren, und derart am rechten Bein verletzt worden, dass ihm dasselbe amputirt werden musste und er dadurch erwerbsunfähig geworden ist. Kläger hat die sämmtlichen Beklagten, nämlich: 1. die Firma, 2. die Inhaber derselben und 3. den Eisenbahnfiskus auf Grund des § 1 Reichshaftpflichtgesetzes als für den Unfall haftbar in Anspruch genommen.

Der erste Richter hat unter der Annahme, dass der Eisenbahnfiskus als Betriebsunternehmer erscheine, mit Urtheil vom 18. Oktober 1887 die Klage in der Richtung gegen die Beklagten 1 und 2 abgewiesen, dagegen den Beklagten zu 3 der Klagebitte entsprechend verurtheilt.

Auf Berufung des Fiskus und Anschlussberufung des Klägers hat das Oberlandesgericht zu Hamm mit Urtheil vom 30. April 1889 abändernd: 1. den Kläger mit der Klage gegen den Eisenbahnfiskus abgewiesen, 2. die mitbeklagte Firma und deren zwei Inhaber verurtheilt, dem Kläger 383,10 ℳ nebst 5 % Zinsen seit 3. Juli 1886 und vom 16. März 1886 ab eine lebenslängliche Rente von monatlich 60 ℳ nebst 5 % Zinsen seit den jeweiligen Verfalltagen zu zahlen.

Gegen dieses Urtheil haben Revision eingelegt: Die Beklagten ad 1 und 2 mit dem Antrage, unter Aufhebung des angefochtenen Urtheils die Klage gegen die Beklagten abzuweisen, 2. der Kläger mit dem Antrage, unter Aufhebung des angefochtenen Urtheils den Eisenbahnfiskus nach dem Klageantrage zu verurtheilen.

Entscheidungsgründe: Das Berufungsgericht hat angenommen, dass auf der Strecke des Anschlussgeleises, wo Kläger den Unfall erlitten, die Firma H. & Co. den Bahnbetrieb besorgt, und dass bei diesem Betriebe Kläger verletzt worden ist. Diese Annahme stützt sich auf folgende Feststellungen und Ausführungen: Für die Frage, wer als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 Haftpflichtgesetzes anzusehen, komme es darauf an, in wessen Interesse der Betrieb vorgenommen werde, wem das ökonomische Ergebnise des Betriebes Vortheil und Nachtheil bringe.

Nach Vertrag vom 29. März 1881 habe der Eisenbahnfiskus das Zubringen und Abholen der Wagen nach und von dem Anschlussgeleise zu bewirken, und zwar gegen eine bestimmte Vergütung. Seitens der Firma H. & Co. müssten dann die Wagen von der Stelle, an welcher sie die Eisenbahnverwaltung aufgestellt, zum Beladen bis zu ihrer Koksanstalt gebracht werden. Dieses Verfahren sei als Regel beobachtet, und nur ausnahmsweise seien seitens der Eisenbahnverwaltung die Wagen bis zur Koksanstalt selbst gedrückt worden. Das ökonomische Ergebniss des Betriebes auf dem Anschlussgeleise gereiche also beiden Beklagten zum Vortheile. Wenn nun die Firma H. & Co. mit den auf dem Anschlussgeleise von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Wagen Bewegungen vornahm, so habe sie ebenfalls einen Betrieb ausgeübt, wobei es unerheblich sei, ob dies nur durch Menschenkraft geschah, da die dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren auch hierbei vorhanden seien.

Diese Ausführungen sind, soweit sie thatsächliche Feststellungen enthalten, hinsichtlich ihrer Richtigkeit der Nachprüfung des Revisionsgerichtes entzogen; Prozessnormen sind hierbei nicht verletzt. Die Rechtsansicht, dass der Betrieb auf dem erwähnten Anschlussgeleise ein räumlich und zeitlich getrennter gewesen, und dass sowohl die Firma als der Fiskus je auf der Strecke und zu der Zeit, wo sie ihre beziehungsweisen Betriebshandlungen je im eigenen ökonomischen Interesse regelmässig vornahmen, als Betriebsunternehmer sich darstellten, kann als irrthümliche nicht bezeichnet werden.

Der zweite Richter erwägt weiter, es sei erwiesen, dass die Eisenbahnverwaltung am 4. Dezember 1884, Nachmittags zwischen 2 und 3 Uhr auf das mehrerwähnte Anschlussgeleise 6 Wagen, worunter 4 leere offene Kokswagen, gebracht habe. Es sei nun nicht anzunehmen und auch nicht behauptet, dass die Eisenbahnverwaltung mit diesen 6 Wagen, nachdem sie dieselben auf das Anschlussgeleise habe bringen lassen, noch weitere Bewegungen vornehmen liess. Dagegen sei für bewiesen zu erachten, dass diese Wagen unter sich verkuppelt waren, da dies die Regel war.

Diese Feststellungen sind, wenn auch dürftig begründet, doch ohne Verletzung von Rechtsnormen erfolgt.

Durch die Aussagen der Zeugen erachtet der zweite Richter sodann für erwiesen, dass am Abende des 4. Dezember 1884 und zwar zu einer Zeit, als der Betrieb der Eisenbahnverwaltung auf dem Anschlussgeleise bereits aufgehört, auf demselben zwischen der Koksanstalt und den Hauptgeleisen des Bahnhofes 3 bis 4 offene, unbeladene Wagen standen. Es müsse hiernach seitens der Bediensteten der Firma H. & Co. ein Theil der ihr von der Eisenbahnverwaltung zugebrachten Wagen von der Stelle, auf welche sie letztere hingestellt hatte, entfernt worden sein, was auch nicht auffallend erscheine, da sie am Nachmittage einige Wagen zum Entladen oder Beladen gebraucht haben könne, und diese dann von den Arbeitern zur Koksanstalt geschoben worden seien. Hätten nun aber Arbeiter der Firma in Ausführung ihrer Arbeiten an dem für diese hingestellten Transporte auch nur bezüglich eines Theiles der Wagen Bewegungen vorgenommen, so seien sämmtliche Wagen, auch die nicht von der Stelle bewegten, Theile ihres Betriebes geworden. Sie habe dann dafür sorgen müssen, dass durch sämmtliche Wagen kein Unfall herbeigeführt werden konnte, und hafte sie als Betriebsunternehmerin für die dem Kläger zugefügte Körperverletzung, da durch Zeugen bewiesen sei, dass jene 3 bis 4 Wagen sich infolge des Windes in Bewegung gesetzt haben, und Kläger durch einen derselben die Verletzung erhalten habe.

Mögen auch einzelne dieser Feststellungen thatsächlich gewagt erscheinen, so ist doch nicht ersichtlich, dass dieselben auf Verletzung von Rechtsnormen beruhen. Hat aber, wie der Berufungsrichter offenbar angenommen, der Unfall sich auf der Strecke des Anschlussgeleises, auf welcher, und zu einer Zeit, zu welcher die beklagte Firma Betriebsunternehmerin war, und zudem infolge von Betriebshandlungen der Firma ereignet, so erscheint die Verurtheilung der Firma und ihrer Inhaber, wie geschehen, nicht als auf Verletzung von Rechtsnormen beruhend.

In Konsequenz dessen, und da nach den Feststellungen des Berufungsurtheils kein Anhaltspunkt zu der Annahme besteht, dass der Eisenbahnbetrieb des Fiskus für den Unfall irgendwie kausal gewesen, erschien die Zurückweisung der Klage in der Richtung gegen den Eisenbahnfiskus gleichfalls als gerechtfertigt.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. September 1889 in der Sache Mroczeck w. 1. die Firma H. & Co., 2. deren Inhaber H. und P., 3. den Eisenbahnfiskus.)

Bücherschau.

Der Gothaische Hofkalender von 1890. Der zu Anfang dieses Jahres erschienene 127. Jahrgang des Hofkalenders ist mit derselben Zuverlässigkeit, Genauigkeit und Sorgfalt gearbeitet wie seine Vorgänger; der von Jahr zu Jahr anwachsende Stoff gestaltet sich unter den Händen der geschickten Redaktion zu überraschender Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit und bietet einen unfehlbaren Rathgeber auf dem weiten Gebiete der Genealogie, Diplomatie und Statistik. Die unter dem bescheidenen Titel „statistische Notizen“ beigefügten Mittheilungen umfassen eine Fülle zuverlässigen Materials. Sie enthalten ausser den neuesten Feststellungen über Grundfläche, Bevölkerung in Provinzen und Städten, sowie Bevölkerungsbewegung auch eingehende, meist offizielle Statistiken über die Finanzen,

das Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen und über den Handel, Land- und Seeverkehr sämmtlicher Kulturstaaten der Welt. Der Handelsverkehr ist nicht nur nach Ländern, sondern auch nach Waarenklassen aus offiziellen Quellen zusammengestellt. Die Kapitel über die Armeen sind, wegen der bedeutenden Veränderungen, welche in deren Organisation stattgefunden hatten, theilweise vollständig umgearbeitet worden; ein besonders beträchtliches Anwachsen der Streitkräfte ist namentlich in Frankreich und in Russland zu vermerken gewesen.

An Bilderschmuck, in der gewohnten sauberen Kupferstichausführung, sind dem Hofkalender die Bildnisse des kronprinzlichen Paares von Griechenland, des Herzogs von Ratibor und des Präsidenten der Vereinigten Staaten, Benjamin Harrison, beigegeben. Die bei der 500jährigen Jubelfeier des Wettiner Hauses erfolgte Feststellung eines neuen Königlich Sächsischen Staatswappens hat die Abbildung desselben in dem diplomatisch-statistischen Jahrbuche veranlasst.

Verschiedenes.

Die Chignecto-Schiffseisenbahn in Canada.

Durch die im Bau befindliche, nach der „Weserzeitung" ihrer Vollendung entgegengehende Schiffseisenbahn zwischen der Bucht von Fundy und dem Golf von St. Lorenz in Nordamerika über die 17 Engl. Meilen breite Landenge von Chignect (das Verbindungsglied zwischen Nova Scotia und New Brunswick) wird der Schiffsweg von St. Lorenz nach St. John (auf der Ostküste von New Brunswick) an der Fundybucht um 800 km, der Weg nach Portland, Boston und anderen südlichen Städten um 500 km und mehr abgekürzt, ferner die Schifffahrtszeit jährlich um 3 Wochen ausgedehnt und endlich die sehr gefährliche Umschiffung von Neuschottland vermieden, daher die Verwendung leichterer Schiffe ermöglicht. Die Schiffswagen — eiserne Riesenwiegen, welche die über Land zu befördernden Schiffe aufzunehmen haben — bestehen (nach dem Centralblatt der Bauverwaltung) aus schweren Doppelquerträgern, welche an den Enden von Drehschemeln getragen werden. Die hierdurch bedingte zweigeleisige Bahnanordnung (Doppelgeleis) zeigt 5,5 m Achsenweite der vollspurigen Geleise. Das Schienengewicht beträgt 50 kg auf 1 m (Goliathsystem), die grösste Last der Schiffe 1 000 t. Die letzteren werden aus Vorhäfen mittelst Druckwasservorrichtungen auf die Bahn gehoben, welche auf 27,2 km schnurgerade in annähernd nordsüdlicher Richtung geführt ist. Sie hat vier von Anschlusssteigungen von 1 : 500 begrenzte verlorene Gefällstrecken. Bei dem starken Fluthwechsel von 15—18 m in der Fundybucht sollen die Schiffe nur bei halber Fluth und darüber in den südlichen Vorhafen eingelassen werden. Die zu befördernden Schiffe werden von zwei mächtigen Lokomotiven in ungefähr 2 Stunden über die Landenge gezogen. Der Bau wird von den englischen Ingenieuren Benjamin Baker & Sir John Fowler, den Erbauern der Forth-Brücke, ausgeführt.

Stenograph und Typewriter auf Expresszügen in Amerika.

Die Verwaltung der Pennsylvania-Eisenbahn hat angeordnet, dass vom 1. Februar d. J. ab auf dem zwischen New-york und Pittsburg fahrenden Expresszuge sich ein Stenograph und ein „Typewriter" (Typenschreiber, Schreibmaschine) befinden müssen, um Diktate der Passagiere entgegenzunehmen, wie auch das Uebertragen der Diktate auf dem „Typewriter" zu besorgen. Die zwei Schreiber sind ferner mit Uebernahme und Beförderung der betreffenden Schriftstücke an den Adressaten betraut, was alles, während der Zug in Bewegung oder an den wenigen Haltestationen zu geschehen hat. Da der genannte Zug meist von Geschäftsleuten, die es sehr eilig haben und deren Zeit knapp bemessen ist, benutzt wird, so werden voraussichtlich der Stenograph sowohl als der „Typewriter" alle Hände voll zu thun haben, um den an sie gestellten Anforderungen nachkommen zu können. („Magd. Ztg.")

Eisenbahnunfall in Amerika.

Ein von traurigen Folgen begleiteter Eisenbahnunfall ereignete sich am 27. Januar auf der Louisville-New-Albany- und Chicago-Eisenbahn. Ein von Chicago kommender Personenzug entgleiste infolge eines Schienenbruchs, während er sich einer langen Brücke über eine Bucht unweit Salem, in Indiana, näherte. Der Zug fuhr zur Zeit sehr rasch, und ehe er zum Stehen gebracht werden konnte, stürzten 4 Wagen, darunter der Damenwagen, ein Schlafwagen und ein Rauchwagen, über die Brücke in die Bucht hinab. Der Damenwagen gerieth in Brand und wurde von den Flammen bald gänzlich verzehrt. Von den Insassen sind 3 verbrannt und 3 durch den Sturz getödtet worden, während 19 mehr oder weniger erheblich verletzt wurden. Von dem Beamtenpersonale und den Passagieren eines anderen Zuges, der sich in der Nähe des Schauplatzes der Katastrophe befand, wurde rasch Hilfe geleistet.

Amerikanische Gerichte gegen Eisenbahnkartelle.

Gelegentlich eines Prozesses zwischen der Texas-Pacific- und der Southern-Pacific-Eisenbahn, in dem es sich um Bezahlung von 556 577 D. an die erstere auf Grund eines Kartells handelte, fällte der oberste Gerichtshof des Staates Louisiana folgende interessante Entscheidung: Ein Uebereinkommen zwischen zwei oder mehreren dieselben Punkte verbindenden Eisenbahnen, dahin zielend, den Verdienst unter einander zu theilen, ist gegen das öffentliche Interesse, weil es die bei Ertheilung der Konzessionen beabsichtigte Konkurrenz ausschliesst. Der oberste Gerichtshof erklärt einen solchen Vertrag zwar nicht für ungiltig, weigert sich jedoch, sich damit zu beschäftigen und für daraus entstehende Forderungen gerichtliche Zahlungsaufträge zu bewilligen.

Die zweite grosse Ausstellung von Fahrrädern und Fahrrad-Utensilien in Deutschland

findet vom 22. Februar bis 2. März 1890 im Krystallpalast zu Leipzig statt. Von Seiten des Königlich Sächsischen Ministeriums ist den ausserdeutschen Ausstellern die zollfreie Einführung ihrer Ausstellungsobjekte gestattet, wenn dieselben nach Schluss der Ausstellung wieder ausgeführt werden. Ferner ist von sämmtlichen Königlich Preussischen Staatsbahnen freie Rückfracht der Ausstellungsgüter im Inlande gewährt worden. Die übrigen Eisenbahnverwaltungen sind hierum ebenfalls ersucht worden. Zur Bequemlichkeit der Ausstellungsbesucher wird auch dieses Jahr im Ausstellungsgebäude ein Post- und Telegraphenbüreau eingerichtet werden.

Personalnachrichten.

Der Königlich Preussische Regierungsbaumeister Jasmund, welcher seit 2 Jahren im Orient sich auf Urlaub befindet und neben archäologischen Studien den Neubau des Bahnhofes in Konstantinopel entworfen und ausgeführt hat, ist als Kaiserlich Ottomanischer Hof- und Ministerialbaurath verpflichtet worden. Herrn Jasmund ist hierzu von der Preussischen Regierung unter Vermittelung der Hohen Pforte ein weiterer Urlaub ertheilt worden. Der Neubau des Bahnhofes in Orientalischen Stilformen, das bei der jüngsten Anwesenheit unseres Kaisers enthüllte Moltke-Denkmal, das ebenfalls von Herrn Jasmund entworfen und ausgeführt wurde, sowie verschiedene Privatbauten hatten die Aufmerksamkeit hoher Türkischer Kreise auf sich gezogen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Februar d. J. ab werden die auf der Bahnstrecke Danzig hohe Thor-Neufahrwasser verkehrenden Züge mit Ausnahme des Zuges 989 auf dem zwischen Danzig und Neufahrwasser gelegenen Haltepunkte Brösen behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und werden Fahr- und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Brösen einerseits und Danzig hohe Thor und Neufahrwasser andererseits ausgegeben werden.

Die Abfahrt der Züge von dem Haltepunkte Brösen findet wie folgt statt:

Richtung nach Neufahrwasser.

Zug	974	um	7	Uhr	07	Min.	Vorm.
„	976	„	8	„	35	„	„
„	980	„	10	„	31	„	„
„	982	„	2	„	09	„	Nachm.
„	986	„	5	„	36	„	„
„	988	„	8	„	44	„	Abds.
„	990	„	11	„	14	„	Nachts.

Richtung nach Danzig.

Zug	973	um	7	Uhr	23	Min.	Morg.
„	975	„	8	„	51	„	Vorm.
„	979	„	12	„	03	„	Mittags
„	981	„	2	„	44	„	Nachm.
„	985	„	6	„	08	„	Abds.
„	987	„	9	„	03	„	„

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

Brösen-Neufahrwasser . 0,9 km
„ -Danzig hohe Thor 0,4 „

Gepäckstücke werden von Brösen unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 1. Februar 1890. (341)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. V.)

Nr. 3. Jahrgang 1890. Berlin, am 12. Februar 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A (weiss)	—	1	—	Ofenrohr	4,25	1	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A	—	1	Bund	Eisen	48	2	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B B M	101	1	Fass	leer	44,5	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
4	A R	10	1	Korb	Schraubenmuttern	68,5	4	Kleinfurra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	B	117	1	Sack	Pfeffer	59,5	5	Augsburg	Bayerische Stsb.	überzähl. in der Zollhalle zu Augsburg.
6	B B (umrahmt)	867	1	Kiste	Messer	318	6	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
7	B K	40	1	Kübel	ansch. Margarine	12	7	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
8	B R N D [Zeichen] Brandt	16827	1	Ballen	ungewaschene Wolle	40	8	Dobrilugk-Kirchhain	K. E.-D. Erfurt	am 20/1. auf der Strecke gefunden.
9	C	25	1	Bund	Bandeisen	33	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	C B	4130	1	Kiste	unbekannt	87	10	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
11	C T	124	1	„	Zucker	28	11	Sobernheim	Linksrh. Köln	
12	D	5	5	Packete	Eisen	123	12	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	1 Packet enth. 4 Stück Eisen.
13	D	142	1	Ballen	Speck	52,5	13	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
14	D	739	1	Tafel	Eisenblech	25	14	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
15	D B G	110	1	Pack	leere Körbe	14	15	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
16	D C	288	1	Kiste	Wein	100	16	Aachen	Linksrh. Köln	
17	E	—	1	Kollo	Gusseisenwaaren	4,5	17	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
18	E B C	104	1	Pack	Schrauben	8	18	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
19	E M B	1025	1	Fass	leer	33,5	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
20	F B	—	1	Kiste	Nudeln	10	20	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	F F	91443	1	Fass	Margarine	30	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	F F	—	2	Stück	Eisenröhren	45	22	Hagenau	Elsass-Lothring.	
23	G G	335	1	Kiste	leer	15	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
24	G K	182	1	„	leere Flaschen	35	24	Dresden A.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
25	G L	—	1	Beutel	gebranntes Getreide	12	25	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
26	G L	482	1	Pack	Kohlenlöffel	17	26	Elberfeld St.	„	
27	H	4396	1	Kiste	Würfelzucker	23	27	Dortmund	„	
28	H	10	1	Sack	leere Säcke	13,5	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
29	H	1	1	—	Blechkasten	1	29	Dettelbach	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
30	H F	35215	1	Kiste	Eisenwaaren	25	30	Ulm	Württemb. Stsb.	
31	H G	7532	1	Sack	Holzwaaren (Spunde)	28	31	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
32	H G E	515	1	Fass	Eisenwaaren	60	32	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
33	H L	1102	1	Pack	Papier	30	33	„	„	
34	H W C	17146	1	Kiste	leer	57	34	Ulm	Württemb. Stsb.	
35	J	2350	1	„	Schwefelhölzer	28	35	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
36	J D	10787	1	„	Zündhölzer	69	36	Magdeburg	„	
37	J G	822	1	Korb	Wein	—	37	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
38	J H	154	1	Sack	Hopfen	38	38	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
39	K	81	1	Kiste	Bleichsoda	53	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
40	K	2245	1	„	Seife	54	40	„	„	b. Schuppenrevision.
41	K & C	7294	1	„	leer	4	41	„	„	b. Schuppenrevision.
42	K M	6520	1	„	schmutzige Wäsche und 5 M. baar	18	42	Paderborn	„	
43	K S	31418	1	Bund	Stahl	54	43	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
44	K & S	823	1	Fass	leer	8,5	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
45	K & S	901	1	Kiste	leer	4	45	„	„	b. Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	M F M	4508	1	Fass	Petroleum —	177	46	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	N & F	1130	1	Kiste	leer —	16	47	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
48	N W K	12	1	—	Wagendecke —	75	48	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung u. Stationsbezeichnung.
49	O D B	—	1	Pack	leere Säcke —	8	49	Ham sur Heure	Grand Central Belge	
50	O H	119. 7120	1	Fass	leer —	70	50	Asch	Bayerische Stsb.	Mainz-Eger bezettelt.
51	O K	821	1	Kollo	gusseis. Achslager —	11,5	51	Bremen	K. E.-D Hannover	b. Schuppenrevision.
52	O M	91	1	Kiste	unbekannt —	130	52	Vlissingen H.	Niederländ. Stsb.	
53	O S	59. 27.	2	Petrol.-Fässer	— —	68	53	Schönhausen	K. E.-D. Magdeburg	
54	R	101	1	Pack	leere Säcke —	10	54	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
55	R	3912/8	1	—	Wärmflasche —	—	55	Aerschot	Grand Central Belge	
56	R P	8510	1	Pack	Streubaumwolle —	2,5	56	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
57	S	—	1	Bund	Flacheisen —	56	57	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
58	S	12	1	Kiste	Erdbeerpflanzen —	67	58	Vohwinkel	„	
59	S	—	1	Korb	Guss —	19	59	Hagen	„	beschr. Hagen.
60	S	914	1	Korbflasche	leer —	10	60	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
61	S et J	—	1	Kiste	Heringe —	7	61	Hasselt	Grand Central Belge	
62	T	—	9	Pack	Pappdeckel —	225	62	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Frankfurt a/M.
63	T G M	4241 4243	2	Kolli	Eisen —	—	63	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
64	W	240	1	Kiste	Bibeln —	19	64	Strassburg	Elsass-Lothring.	
65	W	—	1	Pack	Eisenblech —	15	65	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
66	W & E	2407	1	Ballen	Betten u. Bettzeug —	25	66	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
67	W G B	—	1	Bund	Stahl —	35	67	Bettingen	Wilhelm.-Luxemb.	
68	W K	8665	1	Kiste	unbekannt —	12	68	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
69	W M C	3573	1	„	alte Maschinentheile	77	69	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
70	W & S	97685/7	3	Kisten	leer —	26	70	Dresden A.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
71	W T	428	1	Kiste	leer —	11	71	München C. B.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung, dagegen München signirt.
72	W Z	17	1	Fass	Benzinöl —	201	72	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
73	Armand	—	1	—	Tau m. Kette —	—	73	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
74	Ball Frères	—	1	Kiste	Eisen —	59	74	Ham sur Heure	Grand Central Belge	
75	Brand & Streck	—	9	Pack	leere Säcke	585	75	Eger	Bayerische Stsb.	
	Schwarzkopf	—	11	„	leere Säcke					
76	Sté Céramique	—	5	Kolli	Rahmen —	170	76	Maestricht	Grand Central Belge	
77	S. B. Cohn Mülheim a. d. Ruhr J V M	—	1	Pack	Säcke —	21	77	Groningen	Niederländ. Stsb.	
78	W. Conrad Grünhof	—	1	Fass	leer, gebr. —	22	78	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
79	Dahlen	—	1	—	Sackkarre —	—	79	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
80	Dortmund	3139	1	Fass	leer —	24,5	80	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
81	Glaser	—	1	Pack	leere Säcke —	35	81	Eger	Bayerische Stsb.	
82	Glunke #	25	1	—	Decke —	16	82	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
83	A. Hentschel Lichtenstein	—	1	Korb	Blumenkohl —	21	83	Lichtenstein-Callnberg	Sächsische Stsb.	für 2,50 ℳ verkauft.
84	Union Horst	—	1	Stange	⊔-Eisen —	32	84	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
85	F. Irle	853	1	Bierfass	leer —	17	85	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
86	A. Messerschmidt	1749	1	„	leer —	32	86	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Frankfurt a/M.
87	Nordheim	—	1	Pack	Säcke —	22	87	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
88	Voigt	1. 3. 14. 16	4	Säcke	leer —	—	88	Magdeburg	„	
89	Norddeutsche Wollkämmerei	4	1	—	Wagendecke —	—	89	Enschede	Niederländ. Stsb.	
90	Ortelsburg-Allenstein	60	1	Reisekorb	unbekannt —	17	90	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
91	roth III	—	1	—	eis. Rohr, 32 cm —	—	91	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
92	—	4	1	Milch-kanne	leer und gebraucht —	5	92	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
93	—	1664	1	Bierfass	leer —	12	93	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	11123	1	Kiste	leer —	26	94	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
95	rother Strich	—	1	—	eis. Rohr —	13	95	Arnsdorf	Sächsische Stsb.	bei Boden-revision.
96	grüner Strich	—	1	Bund	6 Eisenbolzen —	9,5	96	Zwickau	"	
97	weisser Strich	—	1	"	□-Eisen —	25	97	Oeynhausen Nord	K. E.-D. Hannover	
98	schwarzes ✕	—	2	—	Rungen —	14	98	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
99	△ D	8649	1	Kiste	Nägel —	10	99	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
100	△	6774	1	"	Hängelampe —	12,5	100	Fichtenberg	Württemb. Stsb.	
101	△ W	100	1	"	leer —	31	101	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Erfurt	
102	◇	7448	1	Korb	leere Flaschen —	37,5	102	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
103	△ S	688	1	"	leere Flaschen —	28	103	"	"	
104	◇ e	95	1	Fass	Cylinderöl —	195	104	Memmingen	Bayerische Stsb.	*)
105	△ B	2059	1	Ballen	Alpengras —	46,5	105	Zwickau	Sächsische Stsb.	bei Boden-revision.
106	△ J	102	1	Pack	9 leere Säcke —	11	106	"	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
107	—	—	1	Stück	Bauholz, eichen, 5,03 m lang, 10/13 cm stark	50	107	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	**)
108	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	220	108	Lauterfingen	Elsass-Lothring.	
109	—	—	1	Partie	Bretter —	—	109	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	2	Stück	Bretter (Rückwand eines Schrankes)	9	110	Hannover Eilg.-E	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
111	—	—	3	"	Bügeleisen —	7,5	111	Bremen	"	b. Schuppen-revision.
112	—	—	1	Pack	Cocosmatten —	10	112	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
113	—	—	2	Päcke	Draht —	100	113	Elberfeld St.	"	
114	—	—	6	Ringe	Draht —	150	114	Hagen	"	
115	—	—	1	Ring	Draht —	60	115	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
116	—	—	2 1 3 1 3 1 —	— — — — — — —	Dreifüsse Handbeil Schneidemesser Sichel Leisten Hobel diverse alte Nägel	18	116	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
117	—	—	1	Bund	Eisen —	25	117	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: von Braunschweig nach Elberfeld.
118	—	—	2	Stück	Eisen —	9,5	118	Emmenthal	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	2	Kolli	Eisen —	26	119	Bettingen	Elsass-Lothring.	ohne Bezettelung.
120	—	—	3	—	Eisentheile —	2	120	München C. B.	Bayerische Stsb.	
121	—	—	1	Kollo	Eisentheile —	17,5	121	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
122	—	—	1	Päckchen	Eisentheil —	5,5	122	Colberg	K. E.-D. Bromberg	
123	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	16,5	123	Tuchel	"	
124	—	—	1	Sack	Erdfarbe —	46	124	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
125	—	—	7	Stück	Erlenholzbretter —	—	125	Schwarzwasser	K. E.-D. Bromberg	
126	—	—	2	Fässer	leer (ohne Boden) —	20 10	126	Gera	K. E.-D. Erfurt	vor dem Schuppen am 18/1. gefunden.

*) Am Boden des Fasses steht die Bezeichnung: „H. G. Möhrings Cylinderöl".

**) Am 11/1. 1890 auf freier Strecke zwischen Hangelsberg und Fürstenwalde gefunden und jedenfalls von einem Wagen herabgefallen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
127	—	—	1	—	eis. Feuerhaken —	1	127	Riesa	Sächsische Stsb.	bei Boden-revision.
128	—	—	1	—	Flaschenkorb (leer) —	4	128	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppen-revision.
129	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	13	129	"	"	bei Schuppen-revision.
130	—	—	1	—	Gasrohr, 4,45 m lang	—	130	Dresden A.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
	—	—	1	—	Gasrohr, 4,42 m lang	—				
131	—	—	1	Kollo	eis. Haken —	2,5	131	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	—	1	Schnur	11 Paar Holzschuhe (Trippen)	8	132	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	Pack	20 Hufeisen —	11,5	133	Eschwege	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	—	—	2	"	18 Hufeisen —	19	134	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	1	—	Kammrädchen —	3	135	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
136	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	53	136	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
137	—	—	1	—	Kette —	—	137	Braunschweig	"	
138	—	—	1	Kollo	leere Körbe —	8,5	138	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppen-revision.
139	—	—	1	Kiste	— —	3,5	139	Passau	Bayerische Stsb.	ohne Zeichen u. Nummer.
140	—	—	1	Sack	Kleie —	74	140	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
141	—	—	1	Pack	2 Klemmschrauben	—	141	Giessen	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	1	—	Leine —	—	142	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
143	—	—	2	Stück	eis. Leitschienen —	152	143	Neuwied Wthr.	Linksrh. Köln	ohne Zeichen, Nummer u. Bezettel.
144	—	—	1	Ballen	Liqueur —	76	144	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
145	—	—	8	Tafeln	Messingblech —	48	145	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
146	—	—	1	Kollo	Ofentheil —	5	146	Düren	Linksrh. Köln	bei Schuppen-revision.
147	—	—	13	Kolli	gusseis. Ofentheile —	44	147	Bremen	K. E.-D. Hannover	
148	—	—	2	Rollen	Papier —	80	148	Leipzig Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
149	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	149	Jacobsdorf	K. E.-D. Berlin	*)
150	—	—	1	—	eis. Rad —	7	150	Riesa	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
151	—	—	1	Pack	Riemen —	9	151	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	bei Schuppen-revision.
152	—	—	1	Kollo	gusseis. Rosten —	5	152	Bremen	K. E.-D. Hannover	
153	—	—	1	Stange	Rundeisen —	5	153	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	1	Pack	leere Säcke —	7	154	Ravensburg	Württemb. Stsb.	
155	—	—	2	"	leere Säcke —	19	155	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	1	Sack	leere gebrauchte Säcke	43,5	156	Bruck	Bayerische Stsb.	ohne Bezettel. u. Signatur.
157	—	—	1	weisser, ovaler Schliesskorb	alte Kleider —	16	157	Frankfurt a/M. (Gep.-Abf.)	Main-Neckarbahn	
158	—	—	4	—	Schrauben m. Muttern	21	158	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	ansch. zu einer Maschine geh.
159	—	—	3	—	breite Stäbe —	50	159	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	Bund	Stahl —	63	160	Hagen	"	
161	—	—	1	Stück	Stahl —	22,5	161	Ohligs	"	bei Bodenrevision.
162	—	—	1	Bund	8 Stangen Stahl —	25	162	Riesa	Sächsische Stsb.	
163	—	—	1	—	Stahlwelle —	182	163	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	1	Pack	eis. Tiegel (3 Stück)	21,5	164	Dettelbach	Bayerische Stsb.	**)
165	—	—	3	Kolli	Topfunterlagen aus Stroh	0,5	165	Gera	K. E.-D. Erfurt	
166	—	—	2	—	Wagendecken —	—	166	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	roth gestrichen u. muldenförmig gebogen.***)
167	—	—	1	—	Wellblech 3,13 m lang, 2,87 m breit	83	167	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	
168	—	—	1	Korb	Wirthschaftsgeräthe	8	168	Leipzig Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
169	—	—	3	Stück	geschnitt. eichene Zaunpfähle	—	169	Danzig h. Th.	K. E.-D. Bromberg	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K E	7220	10	Stück	led. Cottone —	118	1	Starkenbach	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 22/1.
2	C St S	451	1	Kiste	leer —	22	2	Prag	"	" 30/1.
3	F H	108	1	Fass	leer, alt —	36	3	Pardubitz	"	" 19/1.
4	F J	136	1	Ballen	Wollwaare —	102	4	Okrisko	"	" 17/1.
5	F L	600/1	1 1	Sack "	Kaffee —	67 57,5	5	Starkenbach	"	" 23/1.

*) Am 6/1. 1890 auf freier Strecke zwischen Jacobsdorf und Pillgram gefunden und jedenfalls von einem Wagen herabgefallen.

**) Mit einem rothen verwischten N oder W; ohne Bezettelung.

***) Am 24/1. 1890 auf der Strecke Bitterfeld-Roitzsch gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
6	F S	1821	1	Kiste	unbekannt —	198	6	Reichenberg	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 9/1.
7	G S	2807	1	„	unbekannt —	80	7	Leitmeritz	„	„ 1/1.
8	KC	5970	1	„	leere Canditten-dosen	15	8	Arnau	„	„ 3/1.
9	R	235	1	„	Käse —	13	9	Aussig	„	„ 30/1.
10	R	37	1	Ballen	unbekannt —	155	10	Trs. Jedlersee	„	„ 30/1.
11	R S	4476	1	Kiste	unbekannt —	120	11	Reichenberg	„	„ 30/1.
12	S J W	136	1	Ballen	Wolle —	98	12	Deutschbrod	„	„ 3/1.
13	T	9	1	Kollo	Badewanne —	6	13	Tetschen	„	„ 15/1.
	T	28	1	„	Betttheil —	10				
14	V	8232	1	Kiste	unbekannt —	22	14	Prag	„	„ 2/1.
15	W	93	1	Korb	mit Steinflasche —	16	15	Deutschbrod	„	„ 23/1.
16	W	2	10	Fässer	Heringe —	50	16	Tetschen	„	„ 10/1.
17	Z	196	1	Fass	unbekannt —	13	17	Wien	„	„ 18/1.
18	A L Glas	1164	1	Kiste	unbekannt —	85	18	Königinhof	„	„ 13/1.
19	W. Klein's Erben Perjamos	—	1	Ballen	alte Säcke —	19	19	Wien	„	„ 17/1.
20	Löwenbräu München	37185	1	Fass	leer —	24	20	Arnau	„	„ 3/1.
21	Gut Niemschitz	—	1	Kanne	leer —	6	21	Deutschbrod	„	„ 3/1.
22	Prosch-witzer Spinnerei	60	1	Bund	Garn —	9	22	Parschnitz	„	„ 24/1.
23	—	61	1	Korb	Gepäck —	36	23	Prag Eil.	„	„ 30/1.
24	—	309	1	Flasche	leer —	3	24	Jedlersee	„	„ 27/1.
25	—	5693/96	4	Säcke	Zucker —	400	25	Iglau	„	„ 5/1.
26	—	13876 14494	2	Bund	Eisenstangen —	8	26	Startsch-Trebitsch	„	„ 22/1.
27	—	19580	1	Kiste	landwirthsch. Maschinentheil	7	27	Arnau	„	„ 4/1.
28	[Zeichen]	87	1	„	unbekannt —	36	28	Deutschbrod	„	„ 3/1.
29	—	—	1	—	Bretterwand —	47	29	Trs. Jedlersee	„	„ 3/1.
30	—	—	344	Kloben	gebrechten Flachs —	3451	30	Trautenau	„	„ 22/1.
31	—	—	1	Pack	4 Stck. Fuhrwerks-bestandtheile	4	31	Friedland	„	„ 9/1.
32	—	—	1	—	Hacke —	1	32	Kolin	„	„ 28/1.
33	—	—	1	Sack	Hafer —	51	33	Jedlersee	„	„ 18/1.
34	—	—	9	Fässer	Holzkohle —	864	34	„	„	„ 27/1.
35	—	—	17	Ballen	Juteabfall —	615	35	Turnau	„	„ 22/1.
36	—	—	1	Tafel	Kesselblech —	289	36	Königgrätz	„	„ 29/1.
37	—	—	3	Säcke	Mais —	255	37	Reichenberg	„	„ 9/1.
38	—	—	1	Stück	Ofentheil —	15	38	Prag	„	„ 8/1.
39	—	—	2	Pack	ord. Packpapier —	200	39	Wien	„	„ 16/1.
40	—	—	21	Petrol.-Fässer	leer, alt —	630	40	Josefstadt	„	„ 28/1.
41	—	—	2	Kolli	Zahnradgusstheile —	5	41	Prag	„	„ 4/1.

Seit 15. September 1889 fehlt mir für Bayern bezl. Italien bestimmt
C K 1369 1 Fass Orseille Extract Bo. 442 Ko. **Fritz Marx, Leipzig.**

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

2. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. 1. Der infolge Eistreibens auf der Donau zwischen Gombos und Erdöd eingestellt gewesene Trajektverkehr wurde am 27. Januar l. J. ohne jede Beschränkung wieder eröffnet.

2. Der Verkehr auf der Linie Nagy Várad-Belényes wurde am 25. Januar a. c. wegen Wolkenbruch und Unterwaschen des Bahnkörpers eingestellt und am 29. Januar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 6. Februar 1890. (342)

Die Direktion.

3. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Eröffnung der Neubaustrecke Glöwen-Havelberg. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Berlin (Bez. Altona) unterstellte Neubaustrecke Glöwen-Havelberg, deren Station Havelberg und Haltestelle Nitzow für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern eingerichtet sind, wird am 15. Februar d. J. dem Betriebe übergeben. Die Station Havelberg ist ausserdem für die unbeschränkte Abfertigung von Fahrzeugen aller Art geeignet. Von dem genannten Tage ab findet eine regelmässige Abfertigung von Personen und Gütern statt.

Die Strecke Glöwen-Havelberg wird als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben und finden die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands — gültig vom 1. Juli 1874 — und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung.

Vom 15. Februar d. J. tritt nachstehender Fahrplan in Kraft:

Entfernung	Gemischte Züge						Stationen	Gemischte Züge					
	902	904	906	908	910	912		901	903	905	907	909	911
km	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	Klasse / Klasse	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.	2.u.3.
0,0	6·47	8·36	10·23	12·52	4·43	8·18	ab Glöwen . an	6·30	8·18	10·04	11·47	4·28	7·55
3,93	6·57	8·46	10·33	1·02	4·53	8·28	ab Nitzow . . ab	6·21	8·09	9·55	11·38	4·19	7·46
9,24	7·09	8·58	10·45	1·14	5·05	8·40	an Havelberg ab	6·08	7·56	9·42	11·25	4·06	7·33

Mit dem gleichen Tage treten für den Verkehr mit den Stationen Havelberg und Nitzow direkte Tarifsätze für die Personen- und Gepäckabfertigung im Lokal- und Staatsbahnverkehr (Nachtrag III zum Tarif vom 1. April 1889) sowie im Nord-Ostseeverbande (Nachtrag IV zum Tarif vom 1. April 1889), ferner für die Abfertigung von Gütern im diesseitigen Lokalverkehr, im Wechselverkehr mit allen übrigen Preussischen Staatsbahnbezirken und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie im Nord-Ostseegüterverkehre in Kraft.

Ausserdem werden die Stationen sogleich bei ihrer Inbetriebnahme mit direkten Frachtsätzen in den Rheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Ausnahmetarif einbezogen. Inwieweit die Stationen der Neubaustrecke weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedesmal besonders bekannt gegeben werden.

Altona, den 6. Februar 1890. (343)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 12. d. Mts. treten für die Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Wald des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren sind.

Die bisherige Station Solingen erhält vom gleichen Tage ab die Bezeichnung Solingen-Weyersberg und dient dem Güterverkehr nur noch in Wagenladungen.

Köln, den 6. Februar 1890. (344)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Lokaltarif vom 1. Juli 1888 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag III in Kraft.

Das bisher durch den Tarif veröffentlichte Verzeichniss der zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden kommt in Wegfall; künftig wird über diese Behörden seitens der Aufgabestationen auf Verlangen Auskunft ertheilt. Der Abschnitt II D. — Tarif für die Beförderung auf Verbindungsbahnen — erfährt verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, u. a. enthält dieser Nachtrag ein anderweites Verzeichniss der Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Haltestellen des diesseitigen Bezirks in Bezug auf die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Der Haltestelle Sprakebüll (an der Strecke N. S. Weiche-Leck-Niebüll belegen) wird die Befugniss zur Abfertigung lebender Thiere in Einzelsendungen und Wagenladungen vom 1. März d. J. ab ertheilt. Der Nachtrag III kann — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 6. Februar 1890. (345)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Breslau-Westliche Staatsbahnen. Am 15. Februar tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Bahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona (einschliesslich der Kreis Oldenburger Eisenbahn), Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover (einschliesslich der Farge-Vegesacker, der Hoya-Eystruper und der Unterelbeschen Eisenbahn), Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Magdeburg und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein Nachtrag I in Kraft, welcher neue direkte beziehungsweise ermässigte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Altona und Berichtigungen enthält.

Abzüge dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 10. Februar 1890. (346)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Metalle und Metallwaaren auf Holzwaaren. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1890 ab finden die im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Metalle und Metallwaaren bei Aufgabe als Stückgut auch auf die im Gebiete der Preussischen Staatsbahnen unter die Artikel des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter eingereihten Holzwaaren Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfragen die betheiligten Güterabfertigungen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Magdeburg, den 5. Februar 1890. (347)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag XIII zu Tarifheft IV des Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarifs vom 1. April 1879 zur Einführung.

München, den 3. Februar 1890. (348)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März l. J. tritt der Nachtrag I zum Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif Theil III Heft 1 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern) in Kraft.

München, den 3. Februar 1890. (349)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Rheinisch-Westfälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Rheinisch-Westfälisch-Voralberger Güterverkehr. Direkter Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen einerseits und der Dux-Bodenbacher etc. Bahn andererseits. Von der am 12. d. M. stattfindenden Betriebseröffnung auf der Strecke Solingen-Wald ab gelten die zur Zeit bestehenden Sätze für Solingen gleichmässig für die alsdann in Solingen vorhandenen 3 Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen - Weyersberg des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld. Die letztere Station, welche an Stelle der bisherigen Station Solingen tritt, ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Köln, den 8. Februar 1890. (350)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Kalirohsalzen zum Düngen sowie von rohen Kalksteinen zwischen Mannheim einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits treten am 10. d. M. Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güterverwaltung Mannheim und unser Gütertarifbüreau Auskunft geben.

Karlsruhe, den 8. Februar 1890. (351)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hannover- bezw. Frankfurt a/M.-Oberhessischer Güterverkehr. Vom 1. d. M. ab ist ein Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel in Kraft getreten, bezüglich dessen die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 5. Februar 1890. (352)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif Nr. 19 des Tarifs für den obenbezeichneten Verband findet — innerhalb des Geltungsbereiches dieses Ausnahmetarifs — vom 10. d. Mts. ab auf den Artikel „Schlackensand" gleichmässige Anwendung.

Altona, den 8. Februar 1890. (353)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Mit der am 12. d. Mts. stattfindenden Betriebseröffnung auf der Strecke Solingen-Wald werden die Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Wald des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld in den Gütertarif vom 1. August 1884, die beiden erstgenannten Stationen auch in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. März 1884 aufgenommen. Ausserdem erleiden die Sätze des letzteren Tarifs für die Station Wald einige Aenderungen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Köln, den 8. Februar 1890. (354)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 15. Februar d. J. treten für den Verkehr zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und Alt- und Neugersdorf, Ebersbach, Grossschönau, Grottau, Kratzau, Löbau, Machendorf, Reichenberg, Warnsdorf, Weisskirchen und Zittau andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 6. Februar 1890. (355)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Mit dem 1. März d. J. tritt zum Tarif für den Verkehr von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn und der Badischen Staatsbahnen nach Bodenbach/Tetschen, Eger, Halbstadt, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Passau transito für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern vom 1. November 1889 der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme

der Stationen Sonneberg i. Thür. und Schmalkalden der Werrabahn und der Station Schimischow des Direktionsbezirks Breslau in den Tarif, anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 b, für landwirthschaftliche Maschinen im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze für einzelne Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld und neue Frachtsätze für die Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen-Weyersberg des Direktionsbezirks Elberfeld sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Die durch die letzteren zur Durchführung kommenden Tariferhöhungen erlangen erst vom 1. April d. J. ab Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrages sind kostenfrei durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Breslau, den 12. Februar 1890. (356)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 4. Mit dem 1. März d. J. wird die Station Borki wielkie der Galizischen Carl - Ludwigbahn in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Für genannte Station finden bis auf weiteres die Sätze der Station Maxymówka Anwendung.

Breslau, den 8. Februar 1890. (357)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Vom 1. März d. J. ab werden den Frachtsätzen im Abschnitt II A und II B des Tarifes vom 1. August 1889 die in den Zuschlagtabellen II C unter c ersichtlichen Beträge bis auf weiteres zugerechnet.

Meiningen, den 6. Februar 1890. (358)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im III. Nachtrag zum Heft III B enthaltenen Taxen des Spezialtarifs III a, Abtheilung B & C, werden mit sofortiger Wirkung wie folgt ermässigt:

Altmünsterol Grenze-Chur auf . . . . . 212,5 Cts.
Altmünsterol Grenze-Landquart auf . . . 202,5 „
für 100 kg.

Karlsruhe, den 5. Februar 1890. (359)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt etc., Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Bromberg- und Magdebnrg-Erfurt, sowie Berlin-Mitteldeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquets bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen mit je einem Frachtbriefe oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Liebenwerda nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft, welche bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren sind.

Erfurt, den 7. Februar 1890. (360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Die im Tarite und den zugehörigen Nachträgen für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Solingen, welche die Bezeichnung „Solingen-Weyersberg“ erhält, finden vom 12. d. Mts. ab auch Anwendung im Verkehre mit den alsdann zur Einführung kommenden Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Köln, den 6. Februar 1890. (361)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. treten zu den Heften I—IV des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen die Nachträge V, III, III und II in Kraft, enthaltend ausser den bereits früher zur Einführung gelangten Tarifänderungen, anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Friesenhofen, Isny und Leutkirch der Württembergischen Staatseisenbahnen. Abdrücke der Nachträge sind bei den Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 6. Februar 1890. (362)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Der auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 9 für landwirthschaftliche Produkte vom 1. März 1887 ist fortan auch anwendbar für Käse, welcher in starken, mit Deckeln versehenen Weidenkörben verpackt zur Aufgabe gelangt.

Karlsruhe, den 5. Februar 1890. (363)
Generaldirektion.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 13. August und 30. Dezember v. J. gewährte 50 % Frachtermässigung für die Beförderung von Schweinen in Wagenladungen nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost - Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O/S., Kattowitz und Pless belegenen Stationen wird unter den gleichen Bedingungen bis Ende Dezember d. J. auch auf diejenigen Schweinesendungen ausgedehnt, welche von den in der Provinz Schlesien und Posen gelegenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg nach den genannten Kreisen befördert werden und in denselben verbleiben.

Breslau, den 10. Februar 1890. (364)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband Heft 3 und 4. Vom 12. d. Mts. ab gelten die Frachtsätze der Station Solingen des Direktionsbezirks Elberfeld für die neu eröffneten Stationen „Solingen-Nord“ und „Solingen-Süd.“ Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält die bisherige Station Solingen die Bezeichnung „Solingen-Weyersberg“ und dient nur noch für den Wagenladungsverkehr.

Breslau, den 10. Februar 1890. (365)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Baden (Kohlen-Ausnahmetarif Nr. 5). Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. treten für den Transport von Steinkohlen und Koks nach Mannheim folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

von Louisenthal . . 0,46 ℳ
„ Quirscheid . . 0,43 „
„ Schleifmühle . 0,45 „
„ Sulzbach . . . 0,43 „

Köln, den 6. Februar 1890. (366)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Für die Dauer des Verbots der Durchfuhr von Schafen durch Holland treten mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab direkte Frachtsätze für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen zwischen Neuss einerseits und Antwerpen (Bassins und Entrepôt), Station der Belgischen Staatsbahn, andererseits über die Route via Bleyberg in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigung zu Neuss.

Köln, den 8. Februar 1890. (367)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil III. Für Malztreber bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen treten vom 8. Februar d. J. nachstehende direkte Frachtsätze in Geltung:

nach	Für 100 kg von Pilsen B. W. B. ℳ	K. K. Oe. St. ℳ
Berlin Anh.-Dresd. u. Görl. Bhf.	1,51	1,51
Breslau Märk. Bhf.	—	1,63
„ O. S. u. Freib. Bhf.	1,63	—
Cottbus	1,25	1,25
Glatz	1,58	—
Gleiwitz	2,17	2,17
Haynau	1,34	1,34
Jägerndorf O. S. E. u. M. S. C. B.	1,85	—
Jauer	1,48	1.48
Kattowitz	1,83	1,83
Liegnitz	1,41	1,41
Münsterberg	1,71	—
Myslowitz	1,73	1,73
Oppeln	1,92	1.92
Posen	1,92	1,92
Ratibor	1,70	—
Saarau	1,59	—
Sorgau	1,54	—
Strehlen	1,76	—
Ziegenhals O. S. E. u. M. S. C. B.	1,85	—

Breslau, den 8. Februar 1890. (368)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehre Frankfurt a/M. - Altona und Frankfurt a/M. - Hannover. Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. ab kommen im Verkehre von Sangerhausen nach Bremen und Hamburg Ausnahmefrachtsätze für zur überseeischen Ausfuhr bestimmte und überseeisch ausgeführte eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl in Wagenladungen von 10 000 kg zur Einführung, welche für 100 kg
von Sangerhausen nach Bremen 1,01 ℳ
und
von Sangerhausen nach Hamburg 1,09 ℳ
betragen. (369)

Frankfurt a/M., den 7. Februar 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Unter Hinweis auf die Kundmachung in Nr. 6 dieses Blattes vom 18. Januar 1890 (Seite 62, Pos. 187), wird zur Kenntniss gebracht, dass die neuen, vom 1. März 1890 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz- und Rindentransporten, Theil IV, 1. und 2. Heft des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes, nunmehr erschienen sind und zum Preise von 40 kr. per Heft durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 8. Februar 1890. (370)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Lokaleisenbahn tritt

mit 15 Februar l. J. ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft, durch welchen der vom 1. Mai 1887 gültige Tarif dieser Bahn sammt den beiden Nachträgen ausser Kraft gesetzt wird.

Dieser neue Tarif enthält für die in die regulären Güterklassen rangirten Artikel reduzirte Frachtsätze, und für Weichholz-, Buchenholz- und Brennholz-, ferner Mineralkohlen-, Erz-, Holzkohle-, Stein- und sonstige Sendungen Ausnahmetarife.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Königl. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich. (371)

Budapest, im Januar 1890.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung des Nachtrages II zu dem seit 1. November 1886 gültigen Tarifheft 5 für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie lebenden Thieren. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1890 gelangt der vorbezeichnete Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält einen Schnitttarif für den Klassengutverkehr zwischen Stationen der Strecke

Przemysl-Lupków
einerseits und
Mezö-Laborcz-Legenye-Mihalyi
andererseits.

Verkäufliche Exemplare dieses Nachtrages sind im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, sowie bei der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn in Budapest erhältlich.

Wien, am 31. Januar 1890. (372)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Mit 20. März 1890 werden die in den Ausnahmetarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits vom 1. Februar 1890 unter Position IV, 8 und 9 enthaltenen Frachtsätze für getrocknetes Obst etc. und Papier nebst allen hierauf bezughabenden Bestimmungen wieder aufgehoben.

Wien, am 3. Februar 1890. (373)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Im diesseitigen Lokalverkehre (Tarif vom 1. Januar 1886, Theil II), sowie im direkten Personen- und Gepäckverkehre mit Stationen

1. der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Tarif vom 1. April 1889, Theil II),
2. der Ostpreussischen Südbahn (Tarif vom 1. April 1877),
3. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (Tarif vom 16. Oktober 1881),
4. der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn (Tarif vom 1. Februar 1887), sowie
5. der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn (Tarif vom 1. August 1879)

erfolgt vom 1. April 1890 die Berechnung des Personen-Fahrgeldes und der Gepäckfracht im Fernverkehre nach und von Berlin Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof für die Preussischen Staatsbahnstrecken — unter Wegfall der bisherigen festen Zuschläge — auf Grund der Entfernung der Station Berlin Friedrichstrasse bezw., soweit es sich um die Durchfahrt durch Berlin über die Stadtbahn handelt, unter Einrechnung der Stadtbahnlänge.

Im Fernverkehre zwischen Berlin Schlesischer Bahnhof einerseits und den östlich hiervon gelegenen diesseitigen Stationen bis einschliesslich Landsberg a. W. andererseits bleiben jedoch die bisherigen Beförderungspreise bis auf weiteres in Kraft.

Durch die neue Berechnungsweise treten neben einzelnen geringen Erhöhungen zahlreiche Ermässigungen der Beförderungspreise ein.

Bis zur Herausgabe der betreffenden Tarifnachträge ertheilt die unterzeichnete Behörde nähere Auskunft.

Bromberg, den 6. Februar 1890. (374)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Generalversammlungen.

Nach Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auf

Donnerstag, den 27. Februar d. J.,
Vormittags 10 Uhr,

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu unter dem in Art. VIII der Statuten angedrohten Präjudiz und mit dem Bemerken eingeladen, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen, sowie der Geschäftsbericht pro 1889 vom 10. Februar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen, sowie über den Etat pro 1890 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 25. Februar d. J.,

angesetzt und zwar:

Vormittags von 8—12 Uhr
im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—5 Uhr
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich, sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben werden wird.

Nürnberg, am 6. Februar 1890. (375)

Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Ley.

7. Verkauf von Altmaterialien

Am Dienstag, den 25. Februar d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unsern Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i/Pom., Schivelbein, Coeslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissionsanzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 4. Februar 1890. (376J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg).

Verkauf von Altmaterialien. Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar:

416 t Eisenschienen,
11 „ Flussstahlschienen,
120 „ Schmiedeeisen-, Gusseisenschrot und sonstige Metalle,

sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden, wozu Termin auf

Sonnabend, den 22. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist.

Die formularmässigen Angebote müssen bis zu diesem Zeitpunkt postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift:

Gebot auf Ankauf von Altmaterialien,

eingereicht sein und werden in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet werden.

Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen.

Weissenfels, den 6. Februar 1890. (377)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 14. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 0 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 15. Februar 1890.

Inhalt:

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1888/89.

(Fortsetzung aus Nr. 12)

B. Die Einnahmen im besonderen.

Die bereits in den Vorjahren wieder begonnene allgemeine Besserung der Verkehrsverhältnisse hat zu einer weiteren günstigen Entwickelung des Personen- und Gepäckverkehrs sowohl hinsichtlich des Umfanges als der Erträgnisse geführt. Veränderungen in den regelrechten Einheitssätzen der Personentarife sind im Laufe des Jahres 1888/89 nicht vorgenommen worden.

Die im Vorjahre aus dem Personen- und Gepäckverkehre erzielten Einnahmen von 184 630 171 ℳ haben sich auf 194 722 936 ℳ oder um 5,5 % erhöht, während die durchschnittliche Betriebslänge für die Personenbeförderung nur um 2,6 % zugenommen hat. Die auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Einnahme ist

von 8 449 ℳ im Jahre 1887/88
auf 8 682 „ „ „ 1888/89

oder um 2,8 % gestiegen und zwar ist diese Mehreinnahme lediglich der günstigen Entwickelung der älteren Strecken zuzuschreiben. Auf 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen ergibt sich für beide Jahre ein Einnahmebetrag von 115 ℳ. Von den Einnahmen entfielen auf den Binnenverkehr des gesammten Staatsbahnnetzes 86,3 %, auf die Verkehre mit fremden Bahnen einschliesslich des Durchgangsverkehrs 26 650 079 ℳ oder 13,7 %. Von den Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre entfallen:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
	ℳ	ℳ
auf die Personenbeförderung	179 640 642	189 574 560
„ die Beförderung von Gepäck und Hunden	4 741 110	4 877 328
„ sonstige Einnahmen	248 419	271 048

Die Einnahmen vertheilen sich auf die einzelnen Wagenklassen in folgender Weise:

	im Jahre 1887/88		im Jahre 1888/89	
	ℳ	%	ℳ	%
für die I. Wagenklasse .	7 768 874	4,3	8 368 801	4,4
„ „ II. „ .	47 910 950	26,7	50 093 753	26,4
„ „ III. „ .	77 739 104	43,3	80 895 137	42,7
„ „ IV. „ .	41 002 686	22,8	45 470 530	24 0
„ „ Militärbeförderung	5 219 028	2 9	4 746 339	2,5

Die Gesammtzahl der beförderten Personen belief sich auf 207 857 296 gegen 191 674 616 im Vorjahre, demnach mehr 8,4 %. Von der Gesammtzahl der Reisenden entfallen:

	im Jahre 1887/88		im Jahre 1888/89	
	Personen	%	Personen	%
auf die I. Wagenklasse .	1 004 345	0 5	1 061 165	0,5
„ „ II. „ .	19 100 216	10,0	20 872 096	10,0
„ „ III. „ .	106 118 254	55,4	111 730 879	53,8
„ „ IV. „ .	61 194 370	31,9	70 348 736	33,8
„ „ Militärbeförderung	4 257 461	2,2	3 844 420	1,9

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer hat sich von 5 610 707 374 im Jahre 1887/88 auf 5 950 709 765 im Jahre 1888/89, mithin um 6,1 % erhöht. Die Ausnutzung der bewegten Plätze ist von 24,6 auf 24,7 % gestiegen.

Von den zurückgelegten Personenkilometern entfallen:

	im Jahre 1887/88 Personen-km	%	im Jahre 1888/89 Personen-km	%
auf die I. Wagenklasse .	95 886 708	1,7	104 536 589	1.8
„ „ II. „ .	898 616 182	16 0	945 026 099	15,9
„ „ III. „ .	2 338 463 397	41,7	2 427 106 114	40,8
„ „ IV. „ .	1 932 056 806	34,4	2 163 356 133	36,3
„ „ Militärbeförderung	345 684 281	6,2	310 684 810	5,2

Die auf jede Fahrkarte durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke ist von 29,27 km des Vorjahres auf 28,63 km des Berichtsjahres herabgegangen, ein Ergebniss, zu welchem neben dem Anwachsen des Vorortverkehrs der grösseren Städte im wesentlichen die gesteigerte Zahl der auf der Berliner Stadt- und Ringbahn, sowie auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn nur auf sehr kurzen Strecken beförderten Reisenden beigetragen hat.

Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Anzahl der Personen ist
von 256 757 im Jahre 1887/88
auf 265 278 „ „ 1888/89
gestiegen.

Die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung betrug:

		im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge	*M.*	9 221	8 453
für jede beförderte Person	„	0,94	0 91
„ 1 Personenkm.	₰	3,20	3,19
„ 1 Achskm der Personenwagen	„	14,8	14,9

Während hiernach infolge der stattgehabten Verkehrszunahme die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfallene Einnahme gestiegen ist, hat sich die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm verringert und zwar ist dieser Umstand auf die gesteigerte Benutzung der Rundreise-, Rückfahrt- und Zeitkarten zurückzuführen.

Die durchschnittliche Einnahme betrug im Berichtsjahr für 1 Personenkm:
in der I. Wagenklasse . . . . 8,01 ₰
„ „ II. „ . . . . 5.33 „
„ „ III. „ . . . . 3,32 „
„ „ IV. „ . . . . 2,12 „
Militär . . . . 1,51 „

Eine weitere erhebliche Ausdehnung gewann der Verkehr auf zusammenstellbare Rundreisehefte (188 992 gegen 158 362 im Jahre 1887/88 = + 19,3 %).

Von den verausgabten Heften entfielen
auf die I. Wagenklasse . . . . 1,6 %
„ „ II. „ . . . . 46,1 „
„ „ III. „ . . . . 52,3 „

Die III. Wagenklasse hat die erheblichste Steigerung erfahren. Nach der Streckenlänge, für welche die Rundreisehefte gelöst wurden, kamen auf die Entfernungen:
von 600 bis 700 km . . 21 642 Stück 11,4 %
„ 701 „ 1 000 „ . . 52 687 „ 27.9 „
„ 1 001 „ 1 500 „ . . 62 684 „ 33,2 „
„ 1 501 „ 2 000 „ . . 32 111 „ 17,0 „
über 2 000 „ . . 19 868 „ 10,5 „

Der erzielte Betrag hat sich von 7 798 827 *M.* im Jahre 1887/88 auf 8 827 520 *M.* im Jahre 1888/89 oder um 13,2 % erhöht.

An Personenkilometer wurden auf zusammengestellte Rundreisehefte zurückgelegt im ganzen 214 371 693 oder mehr gegen das Vorjahr 13,7 %.

Für jeden Reisenden ergibt sich eine durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 1 139 km gegen 1 190 km im Vorjahre. In beiden Jahren ist die grösste Einnahme mit 19,4 bezw. 19,5 % im Juli, die niedrigste mit 3,3 bezw. 3,5 % im November erzielt worden.

Der Schlafwagenverkehr hat auch im Berichtsjahre erheblich zugenommen. Die Einnahmen haben sich von 320 285 *M.* auf 385 400 *M.* gegen das Vorjahr gehoben. Es waren im ganzen 45 Schlafwagen und 3 Schlafplatzwagen eingestellt.

Bei der Beförderung von Gepäck und Hunden sind die Einnahmen auf 4 877 328 *M.* gegen 4 741 110 *M.* im Vorjahre, mithin um 2,9 % gestiegen. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ergibt sich für beide Jahre eine gleiche Durchschnittseinnahme von 217 *M.*, auf 1 Achskm der Gepäckwagen eine solche von 1,2 ₰.

Die sonstigen Erträge haben 271 048 *M.* gegen 248 419 *M.* im Jahre 1887/88 betragen, mithin um 9,1 % zugenommen.

Der Güterverkehr hat sowohl bezüglich des Umfanges wie der Erträgnisse in erfreulicher Weise zugenommen und namentlich in den Herbst- und Wintermonaten eine ungewöhnliche Höhe erreicht. Die erhöhte Produktion im Grossbetriebe der Eisenindustrie, die gesteigerte Thätigkeit in den meisten Fabriken, der Aufschwung in der Montanindustrie, der Zuckerindustrie, sowie in der Maschinenfabrikation sind von wesentlichem Einfluss auf die Vermehrung des Güterverkehrs gewesen. Auf letztere haben ferner auch die rege Bauthätigkeit in den grossen Städten und die während längerer Zeit eingetretene Schliessung der grossen Wasserstrassen begünstigend eingewirkt.

Die Verkehrssteigerung hat sich auf fast alle wichtigeren Frachtgegenstände der Landwirthschaft und Industrie erstreckt, insbesondere haben die beförderten Mengen der Brenn- und Baumaterialien aller Art sehr erheblich zugenommen.

Die Einnahmen aus dem Gesammt-Güterverkehr (d. h. einschl. des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind
von 517 511 479 *M.* im Jahre 1887/88
auf 559 319 202 „ „ „ 1888/89
mithin um 41 807 723 *M.* oder 8.1 % gestiegen.

Auf 1 000 Achskm der Güterwagen zurückgeführt hat sich die Durchschnittseinnahme des Vorjahres von 90 *M.* auf eine solche von 91 *M.* gehoben. Ebenso ist die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallene Einnahme
von 23 220 *M.* im Jahre 1887/88
auf 24 449 „ „ „ 1888/89
oder um 5,3 % gestiegen.

Von den Gesammteinnahmen entfallen auf den Binnenverkehr des gesammten Staatsbahnnetzes 72 %, auf den Verkehr mit fremden Bahnen einschl. des Durchgangsverkehrs 28 %. Die höchste Einnahme entfiel auf den Monat Oktober mit 9,7 %, die geringste auf den Februar mit 7,6 %.

Die Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr vertheilen sich:

	M.	%
auf Eil- und Expressgut	11 614 038	2,1
„ Frachtgut	490 396 332	87,7
„ Postgut	784 361	0.1
„ Vieh	17 610 116	3,1
„ Militärgut, Leichen, Dienstgut und Nebenerträge	38 914 355	7,0

Der bei weitem erheblichste Theil der aus der allgemeinen Verkehrssteigerung erwachsenen Mehreinnahmen entfällt auf das Frachtgut, während die Einnahmen für Eil- und Expressgut und für Postgut gegen die des Vorjahres um 0,4 und bezw. 14,2 % zurückgeblieben sind.

Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen (unter Ausschluss des Postgutes, der lebenden Thiere, des Militärgutes, sowie des Dienstgutes) ist
von 98 997 354 t im Jahre 1887/88
auf 108 489 984 „ „ „ 1888/89
mithin um 9 492 635 t oder 9,6 % gestiegen.

Von dieser Gesammtsumme wurden in den einzelnen Güterklassen befördert:

	t	%
I. Nach dem einheitlichen Normaltarif:		
Eil- und Expressgut	323 918	0 3
Stückgut	3 925 477	3 6
Frachtgut in Wagenladungen der Klasse A 1	1 149 366	1,0
„ „ B	1 747 610	1,6
„ Spezialtarifklasse A 2	2 260 533	2.1
„ „ I	5 854 793	5,4
„ „ II (in Ladungen von 10 000 kg)	3 219 446	1,1
„ „ II (in Ladungen von 5 000 kg)	1 180 539	1,1
„ „ III	35 170 006	32,4
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:		
Eil- und Expressgut, Stückgut und Wagenladungen von 5—10 t	962 727	0,9
Wagenladungen von mindestens 10 t	52 695 574	48,6

Die Frequenz der ordentlichen Stückgutklasse, welche im Jahre 1887/88 eine Folge der Einführung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter dem Vorjahre gegenüber einen Rückgang von 241 295 t oder 6 2 % erfahren hatte, ist im Berichtsjahre wieder um 44 595 t oder 1,1 % gewachsen. Ebenso hat die am 1. Dezember 1886 eingeführte Ermässigung der Fracht für halbe Wagenladungen der Artikel des Spezialtarifs III von den Sätzen der Klasse A 2 auf diejenigen des Spezialtarifs II eine weitere Vermehrung der betreffenden Transporte von 958 534 t auf 1 180 539 t oder um 23,2 % zur Folge gehabt. Auf die Spe-

zialtarifklasse III entfällt eine Zunahme von 3 747 254 t oder 11,9 % und auf die nach Ausnahmetarifen beförderten Wagenladungen von 10 t und darüber eine solche von 4 321 6885 t oder 8,9 %.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer ist
von 12 090 195 816 im Jahre 1887/88
auf 13 193 773 631 „ „ 1888/89
oder um 9,1 % gestiegen.

Dagegen ist die von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge von 122,13 km auf 121,61 km zurückgegangen.

Unter Zurückführung auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr hat sich eine Zunahme von 542 459 tkm auf 576 739 tkm gegen das Vorjahr ergeben. Die geringere Zunahme der Dichtigkeit des Verkehrs (6,3 %) gegenüber der Zunahme der Anzahl der Tonnenkilometer erklärt sich durch die hinzugetretenen Neubaustrecken mit schwächerem Verkehr und den Rückgang der von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegten Wegestrecke.

Bei Vergleichung der beförderten Transportmengen mit den Einnahmen ergibt sich folgendes Resultat:

Es betrug:		im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
die Gesammteinnahme für Eilgut, Stückgut, gewöhnliches Frachtgut einschl. Leichen	ℳ	464 158 688	502 226 382
die auf 1 t durchschnittlich entfallene Einnahme	„	4,69	4,63
die auf ein zurückgelegtes Tonnenkilom. durchschnittlich entfallene Einnahme .	₰	3,84	3,81

Die Steigerung der Gesammteinnahme von 8,2 % ist gegen die Zunahme der Transportmengen von 9,6 % nur unwesentlich zurückgeblieben und schliesst sich im allgemeinen der Steigerung der Transportmengen in den einzelnen Tarifklassen an.

Es betrug	die Gesammteinnahme		die durchschnittliche Einnahme auf	
			1 t	1 tkm
	ℳ	%	ℳ	₰
I. Nach einheitlichem Normaltarif:				
bei Eil- und Expressgut . .	11 614 038	2,3	35,25	23,98
„ Stückgut	64 266 751	12 8	16,37	12,25
„ Frachtgut in Wagenladungen der Klasse A 1 .	14 978 570	3 0	13.03	7,35
„ der Klasse B	23 699 195	4,7	13 56	6,41
„ „ Spezialtarifklasse A 2	15 610 318	3,1	6.91	5,68
„ „ „ I	37 118 400	7 4	6 34	5,10
„ „ „ II (in Ladungen von 10 000 kg)	18 914 287	3.8	5,88	4,09
„ „ Spezialtarifklasse II (in Ladungen von 5 000 kg)	5 262 935	1,0	4,46	4.16
„ „ Spezialtarifklasse III	115 167 216	22,9	3,27	2,97
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:				
bei Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von mindestens 5 t	10 809 182	2,2	11,23	8,03
„ Wagenladungen von mindestens 10 t.	184 785 490	36.8	3,51	2,87
zusammen	502 226 382	—	4,63	3,81

Der Viehverkehr hat im Berichtsjahre sowohl bezüglich der beförderten Mengen, als auch der Einnahmen, wenn auch nicht erheblich, zugenommen.

Die Zahl der geförderten Tonnen ist von 1 378 450 im Vorjahre auf 1 407 108 im Jahre 1888/89, mithin um 2,1 %, die Gesammteinnahme auf 17 610 116 ℳ, somit um nur 0,8 % gewachsen. Die auf 1 t entfallene Einnahme ist von 12,68 auf 12,52 ℳ, die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm von 6,83 auf 6,62 ₰ gefallen.

Die Zunahme des Kohlenverkehrs war eine erhebliche und trug dieselbe wesentlich zur Steigerung der Einnahmen bei.

Es betrug:		im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
die Zahl der insgesammt an Kohlen einschl. Koks und Briquetts beförderten	t	49 888 006	54 374 724
die Gesammteinnahme aus dem Kohlenverkehr	ℳ	164 795 005	179 849 181

Die Zahl der beförderten Tonnen hat demnach um 4 486 718 t = 9 %, die Einnahme um 15 054 176 ℳ = 9,1 % zugenommen. Der Antheil des Kohlenverkehrs an der Gesammtbeförderung von Eil- und Stückgut, sowie gewöhnlichem Frachtgut betrug 47,3 % (47,6 %), an den Einnahmen 33,4 % (33,1 %).

Von den als gewöhnliches Frachtgut (nicht als Dienstgut) beförderten Kohlen entfallen:

		im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
auf Steinkohlen und Koks:			
Tonnen		41 271 611	45 168 784
Einnahme	ℳ	141 723 857	155 111 715
auf Braunkohlen und Briquetts:			
Tonnen		5 849 752	6 187 901
Einnahme	ℳ	11 882 556	12 598 175

Die sonstigen Einnahmen sind auf 28 504 739 ℳ oder um 0,4 % gewachsen, obwohl die gesetzlichen Wittwen- und Waisengeldbeiträge der Beamten weggefallen sind. Von der Gesammteinnahme sind auf die sonstigen Einnahmen 3,6 % im ganzen, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 1 241 ℳ entfallen.

Es haben betragen:	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
	ℳ	ℳ
Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter	4 142 718	4 316 049
Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln (Miethe und Leihgeld) abzüglich der betreffenden Ausgaben	1 401 631	1 147 499
Erträge aus Veräusserungen	10 243 474	11 171 460
Gesetzliche Wittwen- und Waisengelder	1 598 606	—
Verschiedene sonstige Einnahmen (Tit. 6 des Etats)	10 994 432	11 869 751

Auf den Erlös aus dem Verkaufe der bei der Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel gewonnenen Materialien entfällt eine Zunahme von 872 461 ℳ oder 9,7 %.

Die Vergütungen der Post haben infolge vermehrter Gestellung von Beiwagen, sowie durch die Vergrösserung der Zahl der seitens der Postverwaltung eingestellten Postwagen und der dadurch gesteigerten Leistungen für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren und Rangiren einen nicht unerheblichen Mehrertrag ergeben.

Die Einnahmen aus dem Depeschenverkehr sind gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Von Privatdepeschen sind 1 051 427 gegen 1 061 554 im Vorjahre zur Aufgabe gelangt mit einem Einnahmeantheil von 517 670 ℳ gegen 525 162 ℳ.

(Schluss folgt.)

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 11.)

II. Steinkohlenverkehr.

Auf dem II. Kartenblatt, welches den Steinkohlen- (Briquett- und Koks-) Verkehr behandelt, treten in den Verkehrsbezirken

Nr. 13 Regierungsbezirk Oppeln,
„ 15 Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz,
„ 20 Königreich Sachsen,
„ 22/23 Ruhrrevier und
„ 27 Saarrevier

grössere Ziffern des Versandes hervor, welche auf die besonders wichtigen Produktionsplätze dieses Frachtartikels hinweisen und zugleich ersichtlich machen, welche Gebietstheile des Deutschen Reiches und des Auslandes, sowie in welchem Umfange dieselben an dem Verbrauche dieses wichtigen Artikels betheiligt sind.

Während der Gesammtversand im Deutschen Reiche 53 934 319 t (1887: 48 628 257 t) betrug, kommen, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, auf die obengenannten Verkehrsgruppen, welche für die vorliegende Besprechung in Betracht gezogen werden, allein 47 630 341 t (1887: 43 742 202 t) oder 88,3 %.

	Jahr	Versandbezirk Nr. 13 Reg.-Bez. Oppeln t	Nr. 15 Reg.-Bez. Liegnitz u. Breslau t	Nr. 20 Königreich Sachsen t	Nr. 22/23 Ruhrrevier t	Nr. 27 Saarrevier t	Zusammen t
Deutschland							
I. Nord-west- . .	1888	—	—	—	17709304	229210	17938514
	1887	*299*	—	—	*15963836*	*201922*	*16166057*
II. Süd- . . .	1888	—	—	254036	1076067	3872931	5203034
	1887	—	—	*279127*	*990588*	*3613366*	*4883081*
III. Nord- . .	1888	1716086	417980	9887	3276549	—	5420502
	1887	*1526229*	*392013*	*21249*	*3027074*	*190*	*4966755*
IV. Mittel- .	1888	112624	139536	3106959	1937424	79284	5375827
	1887	*71953*	*123927*	*3091274*	*1837384*	*77077*	*5201615*
V. Ost- . . .	1888	5565109	1099494	797	1937	—	6667337
	1887	*5004982*	*1087486*	*1328*	*1595*	—	*6095391*
Zusammen I—V . . .	1888	7393819	1657010	3371679	24001281	4181425	40605214
	1887	*6603463*	*1603426*	*3392978*	*21820477*	*3892555*	*37312899*
VI. Ausland	1888	2454350	711537	10227	2964867	884146	7025127
	1887	*2123862*	*692632*	*10600*	*2703689*	*898520*	*6429303*
Zusammen I—VI . .	1888	9848169	2368547	3381906	26966148	5065571	47630341
	1887	*8727325*	*2296058*	*3403578*	*24524166*	*4791075*	*43742202*

In Prozenten betrug der Versand:

1. aus den Produktionsgebieten des Verkehrsbezirks

		1888	1887
Nr. 13	Regierungsbezirk Oppeln . . .	20,7 %	19,9 %
„ 15	Regierungsbezirke Liegnitz und Breslau	5,0 „	5,3 „
„ 20	Königreich Sachsen	7,1 „	7,8 %
„ 22/23	Ruhrrevier	56,6 „	56,1 „
„ 27	Saarrevier	10,6 „	10,9 „

es kommen hiernach auf:

	1888	1887
die westlichen Bezirke	67,2 %	67,0 %
„ östlichen Bezirke	32,8 „	33,0 „
2. nach Nordwestdeutschland	37,7 %	36,9 %
„ Süddeutschland	10,9 „	11,2 „
„ Norddeutschland	11,4 „	11,3 „
„ Mitteldeutschland	11,3 „	11,9 „
„ Ostdeutschland	14,0 „	14,0 „
	85,3 %	85,3 %
„ dem Auslande	14,7 „	14,7 „
zusammen . . .	100 %	100 %

Von den aus dem Ruhr- und Saarrevier im eigenen Verkehr dieser Bezirke, sowie im In- und Auslandverkehre verfrachteten Mengen (32 031 719 t; 1887: 29 315 241 t) kommen auf:

	1888	1887
Nordwestdeutschland	17 938 514 t	16 165 758 t
Süddeutschland	4 948 998 „	4 603 954 „
Norddeutschland	3 276 549 „	3 027 264 „
Mitteldeutschland	2 016 708 „	1 914 461 „
Ostdeutschland	1 937 „	1 595 „
das Ausland	3 849 013 „	3 602 209 „
zusammen . . .	32 031 719 t	29 315 241 t

während von den Beförderungsmengen aus den Ober- und Niederschlesischen, sowie den Sächsischen Revieren (15 598 622 t; 1887: 14 426 961 t) auf

	1888	1887
Nordwestdeutschland	— t	299 t
Süddeutschland	254 036 „	279 127 „
Norddeutschland	2 143 953 „	1 939 491 „
Mitteldeutschland	3 359 119 „	3 287 154 „
Ostdeutschland	6 665 400 „	6 093 796 „
das Ausland	3 176 114 „	2 827 094 „
zusammen . . .	15 598 622 t	14 426 961 t

entfallen.

Von den Steinkohlen, welche Nordwestdeutschland empfing, stammen 98,6 (1887: 98,7) % aus dem Ruhrrevier, während Süddeutschland den Bedarf mit 74,4 (1887: 74) % aus dem Saarrevier, Norddeutschland mit 60,4 (1887: 60,9) % aus dem Ruhr- und mit 31,6 (1887: 30,7) % aus dem Oberschlesischen Revier, Mitteldeutschland mit 57,8 (1887: 59,4) % aus dem Sächsischen und mit 36,1 (1887: 35,3) % aus dem Ruhrrevier, Ostdeutschland mit 83,4 (1886: 82,1) % aus dem Oberschlesischen und den Rest aus dem Niederschlesischen Revier deckte und endlich das Ausland mit 42,2 (1887: 42,0) % aus dem Ruhrrevier und mit 34,9 (1887: 33) % aus Oberschlesien bezog.

In welchem prozentualen Verhältniss der Versand der im eigenen Bezirke geförderten Kohlen nach den einzelnen Gebietstheilen des Deutschen Reiches bezw. nach dem Auslande stattfand, ist aus der nachstehenden

Tabelle

zu ersehen:

nach	Aus den Kohlenbezirken der Ruhr %	der Saar %	in Oberschlesien %	in Niederschlesien %	im Königreich Sachsen %
Nordwestdeutschland . .	65,7	4,5	—	—	—
Süddeutschland .	4,0	76,5	—	—	7,5
Norddeutschland .	12,1	—	17,4	17,7	0,3
Mitteldeutschland	7,2	1,6	1,1	5 9	91,9
Ostdeutschland .	0 0	—	56,5	46,4	0 0
dem Auslande . .	11,0	17,4	25,0	30,0	0,3
zusammen	100	100	100	100	100

Von den beförderten Gesammtmengen der einzelnen Kohlenreviere verblieben innerhalb der Bezirke des eigenen (Lokal-) Verkehres:

	1888	1887
im Oberschlesischen Revier . . .	19,9 %	20,7 %
„ Niederschlesischen Revier . .	40,9 „	40,5 „
„ Königreich Sachsen	76,6 „	75,2 „
„ Ruhrrevier	14,7 „	22,3 „
„ Saarrevier	28,8 „	28,1 „

Von denjenigen Orten, welche Steinkohlen in grösseren Mengen auf dem Bahnwege versandt oder empfangen haben, sind besonders hervorzuheben:

a) im Versand:

Gelsenkirchen . .	2 113 047 t	Carnap	498 811 t
Zabrze, Koksanstalt	1 700 815 „	Wolfgangsweiche .	489 555 „
Altenessen	1 678 660 „	Heinitz	475 297 „
Ueckendorf-Wattenscheidt .	1 303 789 „	Essen	466 026 „
Herne K. M. . . .	1 289 956 „	Marten	441 005 „
Königshütte . . .	1 270 652 „	Heissen	434 465 „
Morgenroth . . .	1 096 725 „	Redenblickschacht .	414 257 „
Kray	1 084 410 „	Schoppinitz	411 784 „
Altwasser	995 696 „	Fintrop	403 240 „
Dittersbach . . .	892 636 „	Schwientochlowitz .	402 307 „
Wanne	830 589 „	Castrop, Stadt . . .	395 195 „
Bruch	824 530 „	Ludwigsglück . . .	386 399 „
v. d. Heydt . . .	668 100 „	Laurahütte	375 060 „
Oberhausen . . .	653 853 „	Beuthen O. S. . . .	361 953 „
Berge-Borbeck . .	591 770 „	Alsdorf	355 420 „
Mannheim	585 087 „	Dudweiler Grube . .	344 526 „
Schalke	581 456 „	Griesborn	333 618 „
Bottrop K. M. . .	540 495 „	Dechen	319 962 „
Reden	521 570 „	Rüttenscheidt . . .	315 330 „
Carolinengrube . .	515 092 „	Altenwald	314 870 „
Kochern	511 410 „	Königgrube	302 748 „
		Gottesberg	299 911 „

b) im Empfang:

Ruhrort, Hafen . .	2 409 680 t	Gelsenkirchen . . .	289 665 t
Duisburg	1 317 565 „	Bremerhafen . . .	254 745 „
Berlin	1 175 479 „	Oberhausen K. M. .	240 320 „
Hochfeld, Rhein .	991 065 „	Diedenhofen	238 380 „
Breslau	891 821 „	Crefeld	235 353 „
Essen, Rhein . . .	403 120 „	Peine	232 267 „
Malstatt	389 170 „	Linden	217 864 „
Burbach	342 726 „	Hochfeld B. M. . .	211 080 „
Ruhrort, Rhein . .	335 980 „	Hannover	206 695 „
Köln	326 480 „	Chemnitz	202 755 „
Hamburg	314 422 „		

Die Betheiligung der Deutschen Wasserstrassen an der Steinkohlenbeförderung tritt besonders in den Stromgebieten der Elbe und des Rheins hervor, während sich an anderen Strömen grössere Mengen nur bei einzelnen Schiffsplätzen verzeichnet finden. Es ist indess hierbei zu berücksichtigen, dass die Karte (im Ein- und Ausgangsverkehr) nur Gewichtsmengen von mindestens 10 000 t aufführt.

Im Stromgebiete der Elbe finden wir im Eingang

zu Berg 42 229 t bei Harburg (Süder-Elbe)
168 975 „ „ Berlin
zu Thal 22 189 „ „ „

jedoch keinen Ausgang verzeichnet; ferner

im Stromgebiet der Memel

im Eingang	im Ausgang
zu Berg 19 546 t bei Tilsit	zu Berg 46 788 t bei Memel

im Stromgebiet des Pregels

im Eingang	im Ausgang
zu Berg 51 695 t bei Königsberg	zu Berg 67 740 t bei Pillau

im Stromgebiet der Oder

im Eingang	im Ausgang	
—	zu Berg	255 861 t bei Swinemünde
	zu Thal	104 468 t bei Umschlagestationen in Breslau
	zu Thal	197 462 t bei Umschlagestationen bei Pöpelwitz.

Im Stromgebiete des Rheins dagegen gestaltete sich der Ein- und Ausgangsverkehr der einzelnen Schiffsstationen recht bedeutend; unter Berücksichtigung der oben bezeichneten Minimalgrenze ergeben sich:

	a) im Eingang	
	zu Berg 1 789 359 t	zu Thal 10 055 t
davon bei Mannheim	905 310 t	—
„ Ludwigshafen	199 970 „	—
„ Frankfurt a/M.	260 645 „	10 055 t
„ Gustavsburg	196 367 „	—
„ Mainz	58 258 „	—
„ Worms	62 056 „	—
„ Bingen	44 613 „	—
„ Heilbronn	43 776 „	—

	b) im Ausgang	
	zu Berg 2 459 752 t	zu Thal 1 927 742 t
davon bei Ruhrort (Hafen)	893 084 t	1 528 703 t
„ Duisburg (Hafen)	760 365 „	359 998 „
„ Hochfeld	698 584 „	39 041 „
„ Mannheim	72 829 „	—
„ Deutz (Eisenbahn-Güterladestelle)	34 890 „	—

Im Durchgangsverkehre wurden

a) zu Berg	839 177 t,	und zwar
bei Schleuse Luisenthal	69 515 t	
„ „ Güdingen	609 333 „	
„ Mannheim (Rhein)	108 340 „	
„ „ (Neckar)	15 977 „	
„ La Garde-Zollgrenze	36 012 „	
b) zu Thal	2 147 653 t	und zwar
bei Emmerich	1 864 424 t	
„ La Garde-Zollgrenze	283 229 „	

befördert.

Im überseeischen Verkehre der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 2 612 557 t,

davon
in Memel . . . . . 69 520 t
„ Pillau . . . . . 169 087 „
„ Danzig . . . . 238 713 „
„ Swinemünde . . 281 601 „
„ Stettin . . . . . 203 400 „
„ Lübeck . . . . 48 835 „
„ Kiel . . . . . . 172 885 „
„ Altona . . . . . 16 734 „
„ Hamburg . . . 1 370 797 „
„ Geestemünde . . 12 550 „
„ Bremen . . . . 28 435 „

mit
10 036 t aus Deutschen Häfen,
2 598 635 „ „ Grossbritannien,
2 910 „ „ den Niederlanden,
806 „ „ Belgien,
170 „ „ Nordamerika.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 69 508 t,

davon
in Stettin . . . 11 275 t
„ Lübeck . . . 22 208 „
„ Kiel . . . . 9 531 „
„ Hamburg . . 26 494 „

mit
11 720 t nach Deutschen Häfen,
18 589 „ „ Russland,
8 575 „ „ Norwegen und Schweden,
4 826 „ „ Dänemark,
591 „ „ Grossbritannien,
330 „ „ Frankreich und den Niederlanden,
200 „ „ Nordamerika,
24 677 „ „ (25) sonstigen fremden Ländern.

(Fortsetzung folgt.)

Aus der im Preussischen Abgeordnetenhause stattgefundenen Berathung des Antrages Brömel über Tarifreform.

Abg. Brömel bezeichnete als nächsten Zweck seines Antrages*), die Diskussion über das darin enthaltene Thema aus demjenigen über den Eisenbahnetat auszuscheiden. Es scheine nöthig, diese in ihrer finanziellen und wirthschaftlichen Bedeutung weitaus hervorragendste Frage unseres Eisenbahnwesens einmal einer gesonderten Betrachtung im Abgeordnetenhause zu unterziehen und dieser Betrachtung praktische Bedeutung durch einen entsprechenden Beschluss zu geben. Er vertraue, dass die Mehrheit des Hauses den Antrag wenigstens einer Kommission zur näheren Berathung überweisen werde. Ueber die Tendenz des Antrages, eine Ermässigung der Personen-, der Gepäck- und der Gütertarife herbeizuführen, verbunden mit einer Vereinfachung des Tarifsystems, welche in Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen des Landes sehr rathsam sei und sehr vortheilhaft auf eine Ermässigung der Betriebsselbstkosten einwirken werde, lasse der Wortlaut des Antrages keinen Zweifel. In weiterem Umfange vollziehe sich seit den letzten Jahren nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern eine Bewegung zu Gunsten einer Tarifermässigung. Nicht allein die Interessenten, auch Eisenbahnfachmänner selbst hätten sich für eine solche erklärt. Er wisse sehr wohl, dass in der Frage der Tarife jede praktische Erörterung einigermaassen post festum zu kommen pflege, da die maassgebende wirthschaftliche Bewegung in der Regel dann ihren Höhepunkt schon überschritten habe, ja gewöhnlich eine Reaktion bereits eingetreten sei. Diese Thatsache schliesse jedoch nicht ein, dass man überhaupt an den Eisenbahntarifen nicht rütteln dürfe. Freilich dürfe das immer nur in grossen Zeiträumen geschehen, aber von Zeit zu Zeit müsse die Frage zur Erörterung gestellt werden. Jetzt seien die Tarife in Deutschland schon lange Zeit unbeweglich gewesen. Nach der Uebersicht über die Ergebnisse der Preussischen Staatsbahnen seien im Jahre 1888/89 nicht weniger als 49,5 % der beförderten Güter zu Ausnahmefrachtsätzen befördert worden, der Personenverkehr zu ermässigten Preisen auf Rundreise-, Abonnements-, Retourbillets usw. belaufe sich 1887/88 auf nahezu 42 %, in Sachsen sogar auf $66^2/_3$ %. Es beweise dies, dass der Verkehr in immer wachsendem Maasse das stehende System immer mehr durchbreche und das lege den Vorschlag nahe, die Ausnahmesätze, welche in so grossem Umfang Normalsätze geworden seien, nun auch wirklich zu Normalsätzen zu machen. Redner beleuchtete dann die finanziellen Aussichten einer solchen Reform.

„Unsere Staatsbahnverwaltung liefert alljährlich bedeutende Ueberschüsse. 1887/88 betrugen dieselben 343 Millionen, 1888/89 363 Millionen. Das angelegte Kapital verzinste sich auf $7^1/_3$ %. Macht es da nicht die Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen des Landes nothwendig, diesen Zinsfuss zu ermässigen und einen Theil der Ueberschüsse zu Tarifermässigungen zu verwenden? Diese Frage ist nicht identisch mit einem Angriff auf die Ueberschüsse der Staatsbahnen. Man befürchtet in übertriebener Aengstlichkeit von der durchgreifenden Tarifherabsetzung einen wesentlichen Einnahmeausfall. Das mag zuerst der Fall sein, aber bei richtiger Tarifpolitik bleibt doch die Aussicht auf einen gesteigerten Ertrag bestehen.

Wenn die Berathung des Antrages in der Kommission nichts weiter erreiche, als Material zur Beurtheilung der Frage

*) Siehe den Antrag in voriger Nummer S. 142.

zu schaffen, so habe er schon ein gutes Werk gethan. Der Eisenbahnminister sei der finanziell mächtigste Mann im Staate, denn er könne aus eigener Machtvollkommenheit die Tarife herabsetzen. Aber dieser Macht gegenüber stehe seine grosse Verantwortlichkeit, welche es ihm erschwere, eine wirklich durchgreifende Tarifreform auf eigene Verantwortung vorzunehmen. Die Volksvertretung habe die Pflicht, ihm einen Theil dieser Verantwortlichkeit abzunehmen. Nicht also als Gegner, sondern als Bundesgenosse solle er die Antragsteller betrachten, in dem ihm offenbar wie jedem Verkehrsminister innewohnenden Bestreben, die Tarife möglichst billig zu gestalten. Der Güterverkehr liefert bekanntlich weit höhere Erträge als der Personenverkehr; in runder Summe betragen nach dem Garkeschen System die Selbstkosten der Preussischen Staatseisenbahnen für das Personenkilometer rund 3 ₰, für das Güterkilometer 2 ₰. Der gesammte enorme Personenverkehr derselben habe nur 11 Millionen Reingewinn, der Güterverkehr dagegen einen solchen von 296 Millionen ergeben. Danach ist der Personenverkehr durchaus unlukrativ im Vergleich zu dem aufgewandten Kapital und der aufgewandten Mühe und eine Reform der Tarife erscheint als Abhilfsmittel durchaus geboten. Nur Tarifermässigungen können hier helfen, während sich für Tariferhöhung kein einziger Fachmann aussprach. Tarifermässigungen sind auch neben den finanziellen Rücksichten der wirthschaftlichen Vortheile wegen zu empfehlen, die damit verbunden sind. Dazu müssen aber die Tarifermässigungen durchgreifende sein. (Redner weist hauptsächlich auf die Untersuchungen des Herrn Ober-Regierungsraths Todt hin.) Die Ursachen der schlechten Rentabilität des Personenverkehrs würden vornehmlich gefunden in der ungenügenden Ausnutzung der Personenwagen. Auf den Preussischen Staatsbahnen waren im betr. Jahre 1880/81 25,41 % aller Personenplätze benutzt, im Jahre 1887/88 25,50 % und im Jahre 1888/89 24,7 %. Es zeige sich dabei, dass die Plätze der höheren Klassen immer weniger Ausnutzung erfuhren; die Ausnutzung der I. Klasse nahm von 14 % auf 9 % ab, die der IV. Klasse dagegen von 31,8 % auf 32,2 % zu. Hier müsse ohne Frage die bessernde Hand angelegt werden. Die Zahl der beförderten Passagiere stieg in den letzten Jahren um 40 % (von 147 auf 207 Millionen). Blicke man auf die Entwickelung der einzelnen Klassen, so sehe man: in der I. Klasse fiel sie, in der II Klasse stieg sie nur wenig, in der IV. Klasse stieg der Verkehr um nahezu 60 % (von 44 auf 70 Millionen). Unter diesen Umständen müsse man annehmen, dass sich eine Herabminderung der benutzten Klassen entwickele, dass also die I. Klasse wegen hoher Tarife immer weniger benutzt wird und dass auch die übrigen Klassen in ihrem Verkehr nicht mit der allgemeinen Ausdehnung des Verkehres Schritt hielten, so dass viele Personen in die IV. Klasse gedrängt würden. Diese Klasse steht mit vollem Recht in üblem Rufe wegen des Fehlens der Sitzplätze, wegen des Mangels an Licht und Luft. Wenn der Herr Minister, wie es heisst, in der IV. Wagenklasse Sitzplätze anbringen lassen will, so sei das mit Freuden zu begrüssen, denn wegen der hohen Tarife werde diese Klasse nicht nur zum Nahverkehr, sondern auch sehr stark zum Fernverkehr benutzt — die durchschnittliche Tour einer Personenfahrt erstrecke sich auf 29,78 km. die der IV. Klasse allein aber auf 63,3 km! Die entscheidende Frage für die Rentabilität sei die Ausnutzung der Betriebsmittel.

Die Rentabilität zu steigern, sei der Vorschlag des sogenannten Zonentarifes gemacht worden. Er halte es für angebracht, in der Kommission auch diese Frage grundsätzlich mehr zu prüfen, als es bisher geschehen sei. Die Behauptung, es mache für die Berechnung der Selbstkosten wenig aus, ob auf den jetzt unbesetzten Plätzen einige Personen einige Kilometer weit mehr befördert werden, halte er für durchaus sophistisch. Die Ungarischen Staatsbahnen hätten im letzten Jahre einen grossartigen Versuch mit dem Zonentarif gemacht, aber der Deutsche Verkehr erfolge schon jetzt zu geringeren oder gleichen Tarifsätzen wie dort. Die Entschlossenheit sei jedenfalls anzuerkennen, mit der man in Ungarn darangegangen ist, die früheren Tarifsätze um etwa 40 % zu ermässigen und dadurch eine bewundernswerthe Vereinfachung herbeizuführen. In Ungarn gebe es jetzt nur noch 16 Sorten Billets für jede Wagenklasse. Man dürfe aber dabei nicht vergessen, dass es etwas ganz anderes sei, auf einem Gebiete von 4 500 Eisenbahnkilometern den Zonentarif einzuführen oder auf einem Gebiet von 23 000 km. In Preussen das Experiment nachzumachen, könne kein Verständiger der Preussischen Staatsbahnverwaltung vorschlagen.

Aber eine Reform der Personentarife sei doch unumgänglich nöthig. Das System hierfür auszuarbeiten, falle naturgemäss der Verwaltung zu, welcher allein das erforderliche Material zu Gebote stehe. Redner skizzirte die Vorschläge, welche die Herren Todt und Ulrich für eine Personentarifreform gemacht haben. Letzterer lege den Schwerpunkt auf die Verbilligung des Nahverkehrs, auf den Fernverkehr lege er weniger Gewicht, weil man damit auch den ausländischen Reisenden zu viel Nutzen brächte. Ferner will Ulrich eine Reform dahin einrichten, dass nur 2 Wagenklassen existiren — solche mit gepolsterten und solche mit ungepolsterten Plätzen. Todt will auch in den Schnellzügen nur Wagen I. und II. Klasse, in den Personenzügen nur II. und III. Klasse haben. Todt will ferner alle Ausnahme-, Retourbillets- usw. Preise beseitigen und die Normalpreise auf diese Ausnahmepreise reduziren — danach würden in der III. Klasse für 1 km 2 ₰ statt 4 ₰, in der II. 4 ₰ in Personenzügen zu bezahlen sein. Herr Todt kommt zu dem Resultat, dass die Durchführung seines Systems nach Maassgabe des Verkehrs in den Jahren 1883 und 1887 20 Millionen im Jahre für den Personenverkehr weniger gebracht haben würde, wenn man keine Verkehrssteigerung annimmt, dann kommen aber noch Mehreinnahmen, weil das Freigepäck aufgehoben werden soll, welches nur eine Vertheuerung der Fahrpreise für die vielen Personen darstelle, die kein Gepäck haben; aus dieser Beseitigung rechnet Todt eine Einnahme von 7,5 Millionen heraus, so dass nur 13,5 Millionen Mindereinnahme bleiben, welche aber dadurch zu einer grossen Mehreinnahme würde, dass der Personenverkehr dabei sehr zunehmen würde, ohne dass sich die Kosten in gleicher Weise steigern.

Während sich Redner im wesentlichen für die Todtschen Vorschläge ausspricht, erklärte er es sehr wohl für zulässig, neben einem im übrigen einfachen, auf gleichen Tarifsätzen beruhenden System, solchen Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen, welche wie die Abonnementsbillets besondere Begünstigungen erfordern. — Die geringe Rentabilität der Gepäcktarife führt Redner auf deren unverhältnissmässige Höhe zurück und glaubt, dass hier am leichtesten, ähnlich dem Päckereiverkehr der Post, die Einführung eines Zonentarifes möglich sei.

Was die Gütertarife anlangt, so werde eine grössere Rentabilität des Personenverkehrs auch Ermässigungen der Gütertarife herbeiführen, denen jetzt fast allein die Verzinsungslast obliegt. Man wird, wenn der Personenverkehr rentabel gemacht ist, dann die Gütertarife so ermässigen können, dass eine dauernde Einbusse des Staates dabei zu ertragen sein wird. Die Gütertarife seien wie die Personentarife seit den Verhandlungen über das Tarifschema von 1874/76 stabil. Die Normal-Tarifsätze seien seit jener Zeit nicht ermässigt worden. Diese Stabilität sei mit den wirthschaftlichen Interessen des Landes auf die Dauer nicht zu vereinbaren, wenn auch das System durch eine grosse Anzahl von Ausnahmetarifen durchbrochen werde. Durch diese Ausnahmetarife sei aber der ungeheure Wirrwarr in der Klassifikation, welcher durch das Tarifschema von 1877 beseitigt werden sollte, in nahezu gleichem Umfang in unser Tarifsystem wieder hineingetragen worden. Hunderte von Artikeln erführen eine von den allgemeinen Tarifsätzen abweichende Behandlung. „Nahezu die Hälfte des Güterverkehrs auf den Preussischen Staatseisenbahnen stütze sich auf solche Ausnahmetarife. Genau wie bei den Personentarifen scheint es deshalb angebracht, ebenfalls an eine Vereinfachung des Tarifsystems zu denken, welche einzig und allein im Gefolge einer weitgreifenden Tarifermässigung zu ermöglichen ist. Im Güterverkehr hat die Staatseisenbahn-Verwaltung selbst auf erhebliche Reformen Bedacht genommen. Am 1. Januar d. J. ist nach längeren Verhandlungen ein Ausnahmetarif für eine grosse Menge von Massenartikeln in Kraft getreten, welcher eine beträchtliche Herabsetzung sowohl der Expeditionsgebühr, wie der Tarifsätze gebracht hat. Der Herr Eisenbahnminister berechnete in seiner Vorlage an den Landes-Eisenbahnrath, dass, wenn dieser Ausnahmetarif, den er vorschlug, für alle Massengüter eingeführt würde, daraus eine Einbusse an den Einnahmen von 15 Millionen Mark pro Jahr zu berechnen wäre, wovon etwa 11 Millionen allein auf Steinkohlen und Koks entfallen würden. Er fuhr aber in der Begründung des Vorschlages fort:

> Gleichwohl muss eine umfassende Frachtermässigung, für einzelne der wichtigsten Massenartikel des allgemeinen Verbrauchs, wie sie hiernach geplant war, zur rechten Zeit gewährt, von solcher Bedeutung für die wirthschaftlichen Interessen des Landes erscheinen, dass es in der Absicht liegt, trotz der beträchtlichen Einnahmeeinbusse und trotz der erheblichen Mehrausgabe . . . . . der Durchführung dieser Maassregel in dem erforderlichen Umfange näher zu treten.

Das ist ein Ausspruch, den sich alle diejenigen zu Herzen nehmen sollten, die in übertriebener Aengstlichkeit in ihren Betrachtungen fortwährend an den gegenwärtigen Ueberschüssen der Staatsbahnverwaltung kleben und von der geringsten Schmälerung dieser Ueberschüsse nichts wissen wollen. Wie in diesem Falle, so ist in anderen Fällen, in der besseren Ausnutzung der Wagen, in der Frage der Herstellung der Wagen von grösserer Tragfähigkeit eine gewisse Reform im Gange.

Von den interessirten Kreisen sind theils in den Handelskammern, theils in den Bezirks-Eisenbahnräthen, theils im Landes-Eisenbahnrath Anträge auf Einführung einer ermässigten

Stückgüterklasse und auf Herabsetzung der Expeditionsgebühren gestellt. In allen diesen Reformen, welche theils eingeführt sind, theils der weiteren Berathung unterliegen, ist bereits ein maassgebendes Prinzip, dass man dazu kommt, von der gegenwärtigen Mannigfaltigkeit der Tarifsätze, der Ausnahmetarife für alle möglichen Zwecke, der verschiedenen Exporttarife und so weiter überzugehen zu einer gewissen Gleichheit und Einfachheit des Systems. Alle diese Vorschläge kommen ebenso darauf hinaus, das System zu vereinfachen, wie die Tarifsätze zu ermässigen.

Die Interessenten freilich wollen immer billigere Tarifsätze für die von ihnen produzirten Gegenstände, ohne Rücksicht auf die finanzielle Tragweite; ihnen gegenüber steht die Haltung der Eisenbahnfachmänner, welche eine Vereinfachung des Systems erstrebt. Dadurch wird man ja in manche Verhältnisse eingreifen — manche der bestehenden Interessen verlangt auch Schonung und besondere Tarifbestimmungen —, aber eben das ist ja der Zweck, den wir verfolgen, dass in gleicher Weise die finanziellen Erträgnisse der Eisenbahn gesteigert und dieses wichtige Hilfsmittel der Kultur der wirthschaftlichen Hebung und Entwickelung unseres Vaterlandes möglichst dienstbar gemacht wird. Redner weist auf die beiden Erlasse des Kaisers hin, welche eine Besserung der Lage der Arbeiter erstreben. Die Politik, die diese Erlasse zeitigte, wird niemals für das Bestehenbleiben von Tariten eintreten, welche die Arbeiter an die Scholle fesseln und ihnen die volle Ausnutzung ihrer Arbeitskraft unmöglich machen. Die Ermässigung der Eisenbahntarife ist eine dringende Forderung der Zeit, und wer sich dieser Forderung widersetzt, über den wird die Geschichte seiner Zeit dasselbe Urtheil fällen, das sie über diejenigen fällte, die sich, nachdem die Dampfmaschine erfunden war, der Einführung der Maschinen in die Industrie widersetzten!"

Abg. Schmieding ist mit den Bestrebungen des Vorredners bezüglich der Vereinfachung des Betriebes und Ermässigung der Personentarife einverstanden, dagegen hält er die Absicht der allgemeinen Herabsetzung der Tarife für Massengüter für unzweckmässig und unzeitgemäss. Es würde gerade der umgekehrte Zweck erreicht werden, den man anstrebe. Die Kohlennoth würde ins Maasslose steigen, nicht dass sie beseitigt würde, da eine Herabsetzung der Tarife eine Masse neuer Verbraucher an den Markt führen würde. Selbst wenn die Regierung, was er nicht glaube, auf den Antrag eingehen wollte, würden die Betriebsmittel nicht ausreichen, um dem Andrange zu genügen. Die kaum beseitigte Wagennoth würde von neuem auf der Bildfläche erscheinen. Unannehmbar sei aber der Antrag auch vom finanziellen Standpunkt. Nicht im Jahre eines allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwunges dürfe man an eine Tarifreform gehen, sondern in Jahren des Niederganges. Mit der Ueberweisung des Antrags an eine Kommission sei er einverstanden. Es könnte dort geprüft werden, welche Wünsche besonders der Landwirthschaft schon jetzt eine Berücksichtigung erheischen.

Abg. von Tiedemann (Bomst) erklärte sich zwar gegen den Antrag, nichtsdestoweniger seien seine Freunde zu einer eingehenden Prüfung des Antrags bereit. Derselbe sei wirthschaftlich, finanziell und betriebstechnisch bedenklich. In der Frage der Beurtheilung der Zonentarife stimme er mit Herrn Brömel überein. Die Verhältnisse in Ungarn seien ganz andere wie bei uns.

Ministerialdirektor Fleck: „Aus der Fassung des Antrags und den bisherigen Erörterungen könnte die irrige Auffassung gewonnen werden, als stände die Staatseisenbahn-Verwaltung einer fortbildenden Reform der Personen- wie der Gütertarife fern oder ablehnend gegenüber. Zur Berichtigung solcher irrigen Auffassung will ich mir gestatten, einige thatsächliche Anführungen zu machen. Was zunächst den Personentarif angeht, so hat schon im vorigen Jahre der Minister der öffentlichen Arbeiten hier zu erkennen gegeben, dass ihm die Mannigfaltigkeit und die geringe Uebereinstimmung der Tarife innerhalb der Deutschen Eisenbahnen nicht sympathisch sei, dass daher mit den übrigen Deutschen Bundesregierungen, soweit sie Staatseisenbahnen besitzen, in Verhandlungen getreten sei bezüglich grösserer Vereinfachung und Uebereinstimmung der Tarife. Diese Verhandlungen sind eingeleitet und schweben augenblicklich noch. Bei diesen Verhandlungen werden diejenigen Reformprojekte, welche von vielen Seiten an die Eisenbahnverwaltung herangetreten sind, nicht unberücksichtigt bleiben.

Auch die Arbeiten des Ober-Regierungsraths Todt, auf welche der Abg. Brömel seine Ausführungen wiederholt stützte, sind der Regierung bekannt. Wenn ich dieselben hier erwähne, ohne weitere Details zu berühren, so geschieht es nur, um einen Irrthum zu berichtigen, der bei den Ausführungen des Abgeordneten untergelaufen zu sein scheint. Nach hier vorliegenden Notizen würde der Mindererträg bei Durchführung der Vorschläge des Herrn Todt, wenn auf eine Verschiebung innerhalb der einzelnen Klassen nicht gerechnet wird, sich auf 37 Millionen Mark jährlich belaufen (hört! hört! rechts) und zwar nach dem Ertrag des Jahres 1883/84. Diese Summe würde jetzt etwa 50 Millionen ausmachen. Nun wird allerdings darauf gerechnet, dass eine Verschiebung aus den niederen nach den höheren Klassen eintreten werde, wodurch sich der Ausfall auf etwa 20 Millionen Mark ermässigen soll. Dies war wohl die Ziffer, welche der Herr Abg. Brömel nannte. Es würde also zunächst ein Ausfall von 50 Millionen in Betracht zu ziehen sein, auf dessen theilweisen Ersatz gerechnet und infolge einer Wahrscheinlichkeitsrechnung, die sich auf eine mögliche Verschiebung der Klassen, auf eine Vermehrung der Frequenz und auf einen Mehrertrag aus der Aufhebung des Freigepäcks stützt.

Was die Gütertarife angeht, so beruht unser jetziger Tarif, wie dem Hohen Hause bekannt, auf einer Vereinbarung aller Deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche im Jahre 1876 die Sanktion des Bundesraths erhalten hat. Zur regelmässigen Fortbildung dieses Tarifsystems besteht eine Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, welcher ein Verkehrsausschuss aus dem Kreise der Verkehrsinteressenten zur Seite steht. Dieser Tarifkommission gehen alle Anträge aus der Verkehrswelt, welche sich auf eine Aenderung des Systems oder der Klassifikation oder auf eine Aenderung der Tarifvorschriften beziehen, zu. Alle diese Anträge werden dort auf das Eingehendste geprüft und sodann der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen zur Beschlussnahme vorgelegt. Diese Tarifkommission ist eine ständige; sie tagt alljährlich zu wiederholten Malen, auch die Generalkonferenz tritt alljährlich zusammen — zuletzt im Dezember vorigen Jahres — es findet somit regelmässig und fortlaufend eine Revision des Tarifsystems schon jetzt statt. Das Votum der Preussischen Staatseisenbahnen wird in diesen Generalkonferenzen der Deutschen Eisenbahnen abgegeben nach Anhörung des vom Gesetz der Eisenbahnverwaltung zugeordneten Landes-Eisenbahnrathes, in welchem ebenfalls alle Anträge, welche aus den Kreisen der Verkehrswelt auf Verbesserung des Tarifsystems oder auf eine Ermässigung der Sätze, sei es der allgemeinen Sätze, sei es der Ausnahmetarife, herantreten, auf das Genaueste geprüft und erwogen werden. Es ist also schon nach der gegenwärtigen Lage der Sache der Verkehrswelt unbenommen, alle Anträge auf Verbesserungen, für welche sich in der Praxis ein Bedürfniss zeigt, an die maassgebende Stelle zu bringen. Derartige Anträge haben stets eine eingehende, sachliche Erwägung gefunden, sie werden bei den Reformen benutzt und, soweit sie nach sorgfältiger Erörterung mit sachverständigen Männern aus allen Theilen des Landes für recht und nützlich zu erachten sind, auch berücksichtigt. Es ist ja das ganze Streben der Eisenbahnverwaltung nur darauf gerichtet, dem wirthschaftlichen Wohle des Landes zu dienen und dasselbe zu fördern; freilich ohne zugleich die sicheren Grundlagen der Finanzverwaltung des Staates und damit eine feste Stütze des Staates zu erschüttern."

Abg. Seer hält besonders im Interesse des Ostens eine sehr erhebliche Tarifermässigung für nothwendig. Der Osten produzire viel theurer als der Westen, weil er viele Bedürfnisse von fern her beziehen müsse. Die Landwirthschaft des Ostens befinde sich in einer Nothlage und es müsse ihr durch Tariferleichterungen geholfen werden.

Abg. Pless: Die gemachten Vorschläge beruhen in Bezug auf die Berechnung des Ausfalls und der Verkehrssteigerung immer nur auf Wahrscheinlichkeitsrechnungen. Die Vorgänge in anderen Staaten kann man als Beispiel dienen lassen. Der Zonentarif ist in Ungarn eingeführt und wenn er auch nicht übermässig Gutes gewirkt hat, so hat er doch auch nichts Schlechtes zu Wege gebracht und das ist schon vollständig genügend. Die Hessische Ludwigsbahn hat ebenfalls einen Zonentarif eingeführt und soll damit die besten Erfolge erzielt haben. In Hamburg-Altona bestand neben einer Pferdebahn die Eisenbahn; die letztere hatte sehr hohe Tarife und konnte mit der Pferdebahn nicht konkurriren. Als die Tarife herabgesetzt wurden, stieg der Verkehr auf das Fünffache und die Einnahmen auf mehr als das Doppelte. Aehnlich darf auf eine Verkehrssteigerung bei den Eisenbahnen gerechnet werden, wenn eine Tarifermässigung eintritt.

Abg. von Wedell-Malchow wünscht zur Berathung des Antrages eine Kommission von möglichst vielen Mitgliedern, damit alle Interessen der verschiedenen Ländertheile berücksichtigt werden, und beantragt daher eine Kommission von 28 Mitgliedern. Man müsse auf das Vorsichtigste vorgehen, denn wer bürge dafür, dass die Staatseinnahmen so fortgehen wie bisher? Infolge der steigenden Arbeitslöhne würden sich auch die Preise des Eisenbahnmaterials steigern. Die Tarife könnten zwar langsam und vorsichtig reformirt werden, aber eine Ermässigung der Eisenbahntarife könne man eigentlich nie wieder aufheben. Um viele Millionen seien die Eisenbahntarife schon ermässigt worden. Wir wollen nichts überstürzen, werden uns aber praktischen Vorschlägen nicht verschliessen.

Abg. Schoeller: Die Interessen des Verkehrs und der Eisenbahnverwaltung müssen möglichst Hand in Hand gehen.

Ich glaube nun, dass der Osten der Monarchie vermöge seiner geographischen Lage in Bezug auf das Eisenbahn- und Tarifwesen vor dem Westen im Nachtheil ist. Abgesehen von der Mark gehen die meisten Wasserstrassen von dem Süden nach dem Norden, sie dienen dem Verkehr von und nach der See. Der Osten kommt dabei zu kurz, und verdiente wohl eine Berücksichtigung durch Ermässigung der Tarife, die ihm unbeschadet der finanziellen Erträge gewährt werden könnte.

Abg. Schroeder ist im Prinzip für den Antrag, gibt aber zu bedenken, dass durch einen billigeren Personentarif die Arbeiter im Osten noch mehr als früher veranlasst werden könnten, nach der Provinz Sachsen usw. auszuwandern, während der Heimathsprovinz schliesslich die Sorge für deren Frauen und Kinder zufalle.

Abg. Graf zu Limburg-Stirum: Die Thatsachen, welche der Abg. Brömel angeführt, seien richtig, aber die Schlüsse, welche er und Geh. Rath Todt gezogen, seien falsch. Gewiss werde die I. Wagenklasse sehr wenig, die II. etwas mehr und die IV. am meisten benutzt, aber nicht vollständig. Man vergesse dabei nur den Unterschied der grossen Haupt- und der Nebenlinien, der Zeiten grossen und geringen Verkehrs. Auf den Hauptlinien und zur Zeit des grossen Verkehrs seien die Plätze sehr besetzt, auf den Nebenlinien nie. Könnte der Abg. Brömel das Publikum zwingen, sich über die ganze Monarchie zu vertheilen, und diejenigen Reisenden, die nach der Schweiz reisen wollen, veranlassen, es einmal mit der Tuchelschen Haide zu versuchen, dann wären seine Deduktionen richtig. Da sich aber der Hauptverkehr, namentlich zur Reisezeit, auf wenige Hauptlinien konzentrirt, so sei zu befürchten, dass durch die weitere Steigerung des Verkehrs eine Verminderung der Einnahmen eintritt. Der Güterverkehr habe sich bisher den Bedürfnissen des Verkehrs angeschlossen, und das sei das Beste. Man könne nur verlangen, dass man in der bisherigen vorsichtigen Weise fortfährt. Die Tarifermässigung habe auch ihre bestimmt gezogenen Grenzen. Dass die jetzigen Tarife getragen werden können, beweise die Zunahme des Verkehrs. Die jetzigen Ueberschüsse können wir nicht gut entbehren. 7 % seien auch für ein industrielles Unternehmen nicht enorm hoch. In Zeiten des Niederganges können sich die Ueberschüsse erheblich vermindern, sodass wir nur auf einen Durchschnitt von 5 % rechnen können, und darauf können wir nicht verzichten. Mag man in der Kommission nach Herzenslust über die Sache reden, man wird sich überzeugen, dass die Sache viel besser nicht gemacht werden kann.

Im Schlusswort bemerkt der Abg. Brömel: Es muss auffallen, dass die Konservativen, die sonst als Gegner des laissez aller erscheinen, hier diesen Grundsatz proklamiren. Nicht blos Interessenten haben sich für eine Tarifreform ausgesprochen; auch in dem Landes-Eisenbahnrath sind wiederholt die energischsten Bestrebungen zu einer Vereinfachung und entschiedenen Herabsetzung der Gütertarife hervorgetreten. Der Abg. Graf Limburg-Stirum will Hrn. Todt nur als Techniker gelten lassen; Hr. Todt ist nun nicht der Meinung, dass bei Vermehrung des Verkehrs sofort Neuanlagen nöthig sein würden. Die allgemeinen Einwendungen der Abgg. von Wedell und Graf Limburg-Stirum widersprächen allen praktischen Erfahrungen.

Nach dem Gange der Diskussion hat der Antrag wenig Aussicht auf Annahme, immerhin waren die Parteien einig, denselben in einer Kommission von 28 Mitgliedern durchberathen zu lassen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 495 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die am Vereins-Rundreise- usw. Verkehre betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, die Verwaltungen der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 504 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend den Entwurf des I. Nachtrages zu den technischen Vereinbarungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 515 vom 8. d. Mts. an den Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und an die vorsitzenden Verwaltungen der übrigen ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend Sitzung des Ausschusses für die Vereins-Zeitung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 535 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 568 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die am Vereins-Rundreise- usw. Verkehre betheiligten Belgischen Nicht-Vereinsverwaltungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Oesterreichisch-Ungarische Verkehrspolitik.

Unter diesem Schlagworte beleuchtet die „W. W." die jüngsten Vorgänge bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche als Folge des Dualisirungsvertrages vom 8. Juni 1882 dargestellt werden und bei der Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft, deren von der Ungarischen Regierung geforderte Umgestaltung in eine rein Ungarische Gesellschaft die ihr durch den Pariser Frieden vom 30. März 1856 garantirte internationale Stellung gefährden würde. Beide Erscheinungen werden als die Symptome einer starken argwöhnischen Gegnerschaft der beiden Handelsministerien in der Oesterreichischen und Ungarischen Reichshälfte bezeichnet. Es ist schwer, an den Bestand eines solchen einander aufreibenden Wettkampfes zu glauben; jedenfalls ist aber dem in diesem Artikel ausgedrückten Wunsche beizustimmen, es möge sich auch in Ungarn die Ansicht Bahn brechen, dass nicht im Kampfe gegen Oesterreich, sondern im Kampfe gegen die Weltindustrie Schulter an Schulter mit Oesterreich ein wirklicher Erfolg winkt; es sollte daher Fiume und Triest gegen die konkurrirenden Häfen Oesterreich-Ungarns wie der gemeinsame Export nach Mitteleuropa und den Orient die Loosung sein.

Konversion der 5 % Goldobligationen der Elisabethbahn.

Im Abgeordnetenhause ist folgende Regierungsvorlage eingebracht worden, betreffend die Konvertirung der 5 % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold der Kaiserin Elisabethbahn: „Artikel I. Zum Behufe der Rückzahlung der auf Grund des Gesetzes vom 23. Dezember 1881 ausgegebenen und noch nicht zur Verloosung gelangten, im Eisenbahnbuche ob den Linien der Kaiserin Elisabethbahn pfandrechtlich sichergestellten, mit jährlich 5 % in Gold steuerfrei verzinslichen und innerhalb längstens 85 Jahren vom Jahre 1887 angefangen rückzahlbaren Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen der Kaiserin Elisabethbahn wird die K. K. Regierung ermächtigt, ein mit höchstens 4 % in Gold steuerfrei verzinsliches, ebenfalls ob den Linien der genannten Bahn pfandrechtlich sichergestelltes und längstens innerhalb der oben erwähnten Frist rückzahlbares Anlehen in Oesterreichischen Goldgulden mittelst Ausgabe von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in der Art aufzunehmen, dass dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird. Artikel II. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut." — Die 5 % Obligationen sind im Umtausche für einen Theil der Aktien der Elisabethbahn ausgegeben worden und umfassen gegenwärtig einen Betrag von rund 42,5 Millionen Gulden.

Galizische Transversalbahn.

Der Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause die Baurechnung für die Zweiglinien der Galizischen Transversalbahn vorgelegt. Es sind dies die Linien von Sucha nach Podgorze und Oswiecim, sowie von Saybusch nach Czacza. Die Kosten waren mit 11,5 Millionen Gulden veranschlagt, haben aber thatsächlich 11 299 985 fl. betragen, so dass sich ein Minderaufwand von 200 015 fl. ergibt.

Kilometerzeiger zu den Verbandstarifen.

Seitens einer Bahnverwaltung waren für ein und dieselbe Relation wegen der getrennt nach Verkehrsrichtungen vereinbarten Instradirung verschiedene Entfernungen zum Zwecke der Lieferfristberechnung eingestellt. Die K. K. Generalinspektion hat diesen Vorgang mit dem Beifügen bemängelt, dass im vorliegenden Falle von der weiteren Verfolgung dieses Gegenstandes nur aus dem Grunde abgesehen werde, weil es sich um den Transitverkehr durch Oesterreich handle, dass sich jedoch die Generalinspektion in ähnlichen Fällen, woselbst aber der Verkehr aus oder nach Oesterreich in Frage kommen würde, die weitere Erwägung vorbehalten müsste.

Erkrankungen von Thieren während des Transports.

Um der veterinärpolizeilichen Behandlung der Viehtransporte, unter welchen während der Beförderung Erkrankungen, Todesfälle etc. vorkommen, auf allen Bahnlinien die wünschenswerthe gleichmässige Form zu sichern, hat das K. K. Ministerium des Innern, unter Abstellung jeder anderweitigen Gepflogenheit, angeordnet, dass auch bezüglich solcher Fälle nur die Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Tilgung ansteckender Thierkrankheiten vom 29. Februar 1880 und der Vollzugsvorschrift dazu vom 12. April 1880 (R.-G.-Bl. 35 und 36), ausnahmslos befolgt werden.

Zum Viehexport aus Ungarn.

In der Budgetberathung erklärte der Ackerbauminister, das Veterinärgesetz, wie es heute besteht, möge für einige sehr nachtheilig sein, nichtsdestoweniger müsse er das Abgeordnetenhaus bitten, einzuwilligen, dass die Verfügungen dieses Gesetzes strengstens durchgeführt werden. Es sei dies das einzige Mittel, um den Ungarischen Export an Thieren und den guten Ruf desselben aufrecht zu halten. Zur Erreichung dieses Zweckes diene der neue Entwurf zur Organisation des Veterinärpersonals. Auch die Viehzucht, welche in Ungarn eine Rolle spielt, und in Verbindung damit die Frage der Viehmärkte, besitzt in jeder Beziehung eine grosse Bedeutung. In dieser Hinsicht könne er nicht umhin, der Steinbrucher Anstalt zu erwähnen, die sich auch jetzt eines sehr guten Rufes erfreue. Nur bei der in dieser Anstalt vorherrschenden Strenge war es möglich, unseren Schweineexport trotz der ungünstigen Verhältnisse einigermaassen aufrechtzuhalten. Wohl hat ungeachtet aller Vorsichtsmaassregeln die Maul- und Klauenseuche dieser Anstalt selbst geschadet. Wir können es aber als ein Glück bezeichnen, dass diess zu einer Zeit geschehen, wo der Export ein geringerer zu sein pflegt. Andererseits muss unser ganzes Bemühen darauf gerichtet sein, dass bis zur Zeit, da der normale Schweineexport wieder eintritt, diese Anstalt wieder purifizirt werde und sich des guten Rufes erfreue, der unsern Schweineexport so sehr hob. Der Minister spricht sich dafür aus, dass auch für Horn- und Zuchtvieh ein ständiger Centralmarkt etablirt werde, und erklärt, er werde in dieser Richtung die weiteren Schritte unternehmen.

Der Ungarische Zonentarif und Dr. Perrot.

Der Genannte veröffentlichte seit dem Inslebentreten des Ungarischen Zonentarifs in verschiedenen Tagesblättern Artikel, in welchen er (sowie auch in einer besonderen Flugschrift) die geistige Urheberschaft des in Rede stehenden Zonentarifs unter Hinweis auf seine im Jahre 1869 erschienenen Vorschläge für sich reklamirt, ja dieselben geradezu als die seinige bezeichnet. Dem gegenüber fühlte sich die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen veranlasst, zur Orientirung des Publikums auf die fundamentalen Unterschiede hinzuweisen, welche zwischen dem Ungarischen Personentarif und den Perrot'schen Vorschlägen bestehen. Diesbezüglich wird vor allem bemerkt, dass Dr. Perrot seine Vorschläge vom Jahre 1869 selbst nicht als Zonentarif, sondern als eine Reform des Eisenbahn-Tarifwesens im Sinne des Pennyportos" bezeichnet. Derselbe schlägt demgemäss auch nur eine zweistufige Personentaxe vor, nämlich bis und über 10 Meilen (75 km) und mit solchen Preisen, dass diese Basis bisher noch nirgends zum Ausgangspunkte einer ernsten Reform genommen wurde. Dementgegen enthält der Ungarische Zonentarif bekanntlich: 1. einen Nachbarverkehr ohne Rücksicht auf die Entfernung mit ausserordentlich niedrigen Preisen bis zur ersten, resp. zweiten Nachbarstation und 2. den durch Fahrpreisermässigungen der Natur der Sache nach viel weniger steigerungsfähigen Fernverkehr 14. Zone bei einer durchschnittlich 40—50 % Ermässigung der Fahrpreise und getrennter Preisberechnung bei Reisen über Budapest resp. Agram und der Richtung Ost-West. Diese kurzen Bemerkungen über die augenfälligen Unterschiede der leitenden Gesichtspunkte der beiderseitigen Systeme dürften zur Genüge dokumentiren, dass der Ungarische Zonentarif mit den Perrot'schen Vorschlägen nichts gemein hat.

Eisenbahnvorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Triebitz) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die bereits in der Konzessionsurkunde vom 11. Juli 1886 vorgesehene normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Gross-Opatowitz der Mährischen Westbahn über Czetkowitz, Knibnitz und Boskowitz bis zu einem Punkte der Linie Brünn-Bodenbach der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen den Stationen Raitz und Skalitz-Boskowitz auf die Dauer von 9 Monaten ertheilt.

Eisenbahn Schrambach-Kerndorf.

Die Fortsetzung der Linie Neuberg-Schrambach bildet seit Jahren einen lebhaften Wunsch der Bevölkerung der dortigen Gegend, und deren vielfachen Petitionen haben es zu Wege gebracht, dass für die Trassirungen dieser Linie die erforderlichen Geldbeträge in das Budget eingesetzt wurden. Für einen allerdings kleinen Theil dieser Linie hat sich Interesse in der Privatindustrie geregt, indem die Egydyier Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft um die Konzession der Linie Schrambach-Kerndorf eingeschritten ist, um ihre dort gelegenen Werke mit den grossen Schienenwegen in Verbindung zu bringen.

Die Herabsetzung der Eisenbahntarife der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Bekanntlich hat vor kurzem nach längeren Verhandlungen das Handelsministerium die Direktion der Graz-Köflacher Eisenbahn veranlasst, die auf ihren Linien eingehobenen Kohlentarife um 10, und jene aller anderen Güter um 5 % herabzusetzen. Dieser Akt veranlasste eine Deputation, den Dank der dortigen Bevölkerung Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister und dem Sektionschef von Wittek auszusprechen. Die Deputation fand hierbei Gelegenheit, die segensreichen Folgen dieser Tarifherabsetzung bis ins Detail auszuführen.

Südbahn-Gesellschaft: Fahrkarten zu halben Preisen.

Der Verwaltungsrath der Südbahn - Gesellschaft hat beschlossen, den aktiven Staatsbeamten und Staatsdienern der Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie, sowie den aktiven Beamten und Dienern der Aemter des Hofes bei ihren dienstlichen wie ausserdienstlichen Reisen auf den gesellschaftlichen Linien für ihre eigene Person und im Falle ihrer Uebersiedelung infolge Versetzung auch für die Angehörigen ihres Haushaltes die Fahrt, in letzterem Falle überdies die Beförderung ihrer Uebersiedelungseffekten zum halben Preise des normalen Tarifs gegen Beibringung einer von den betreffenden Behörden ausgestellten Legitimation zu gewähren.

Beweis über den Gesundheitszustand einer durch einen Bahnunfall verletzten Person. (Rechtsfall.)

Der K. K. Oberste Gerichtshof hat diesbezüglich entschieden: Bei der Durchführung des Beweises zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige über den Gesundheitszustand eines Verletzten kann es dem Beweisführer nicht verwehrt werden, den sachverständigen Aerzten eine Krankengeschichte mitzutheilen. In der Motivirung wird ausgeführt, dass der Einfluss, welchen die Angaben des Verletzten (eines Arztes) über diesen Krankheitsverlauf und die diesfalls beizubringenden Behelfe auf das infolge des von ihm beabsichtigten Entschädigungsanspruches von den Aerzten abzugebende Gutachten haben kann, wird in erster Linie Sache der Beurtheilung durch die Sachverständigen selbst, dann des Richters, endlich beim Gebrauche dieses Gutachtens in dem anzustrengenden Rechtsstreite Gegenstand der Erörterung in den Beweisschriften sein. (Nr. 5 der Röll'schen Sammlung ex 1890.)

Fürsorge der Oesterreichischen Staatsbahnen für das Personal der verstaatlichten Eisenbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat folgendes Communiqué den Blättern zugesendet:

„Das infolge Uebernahme der Ungarischen Westbahn, der Ersten Ungarisch - Galizischen Eisenbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den Staatsbetrieb unter die Dienstgewalt der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen getretene Personal dieser Bahnen ist nun auch auf Grund der mit Beginn dieses Jahres ins Leben getretenen neuen Systemisirung des Personalstandes der genannten Behörde in deren allgemeinen Status eingereiht worden. Bei dieser Einreihung, für welche als oberster Grundsatz galt, dass kein Bediensteter in der effektiven Höhe seiner bisherigen fixen Gesammtbezüge geschmälert werde, war es möglich, die Bediensteten bis zu der Gehaltsziffer von 2 000 fl. fast ausnahmslos in jene Dienstklassen einzutheilen, welche ihrer bisherigen Stellung und der Höhe der Bezüge entsprechen; wenn dies bei den Beamten mit Bezügen von mehr als 2 000 fl. nicht durchwegs möglich war, so ist dies eine unabweisbare Folge der Zusammenlegung des Dienstes, für dessen Besorgung durch eine Verwaltung naturgemäss weniger Oberbeamte als früher bei mehreren getrennten Verwaltungen erforderlich sind. Es wurden aber auch diesfalls nach Thunlichkeit die Härten des Ueberganges ausgeglichen, und muss hauptsächlich das wiederholt betont werden, dass keiner der Bediensteten eine Schmälerung seiner Bezüge erlitt; daran wurde selbst bezüglich der bisher bezogenen Quartiergelder festgehalten, wie wohl bezüglich dieser schon nach den Normen der früheren Verwaltungen der Staatsbahnverwaltung das Recht zugestanden wäre, deren Betrag auf die bei den Staatsbahnen üblichen Sätze herabzusetzen; man wollte eben vermeiden, dass die neu übernommenen Bediensteten auch nur die geringste materielle Einbusse erleiden sollten."

Die Oesterreichischen Staatsbahnen und der Fahrpark der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn.

Im Tageblatt „Politik" wendet sich eine scharfe Entgegnung der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gegen die Behauptung, dass der Wagenpark bei der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn weder absolut noch relativ für unzulänglich erklärt werden könne und der Wagenmangel hauptsächlich in der schlechten Wagenwirthschaft liege. Es heisst in dieser Entgegnung: Die Generaldirektion der Staatsbahnen werde sich nicht beirren lassen, die Forderung auf nachhaltige Vermehrung der Fahrbetriebsmittel in dem Maasse stets von neuem zu stellen, als sie durch die faktischen Verhältnisse begründet ist, und sie werde das in nächster Zeit um so mehr thun müssen, als noch weit mehr Klagen über nicht genügende Wagenbeistellung im Jahre 1890 sich ergeben hätten,

wenn nicht alle disponiblen Leihwagen gemiethet worden wären. Diese Art der Aushilfe könne keineswegs als gesicherte und ausreichende betrachtet werden.

Personalien bezüglich der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Infolge des Ausscheidens des Sektionschefs Ritter von Pischof nach 42jährigem äusserst rühmlichen Dienste sind bei der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen zwei wichtige Personalveränderungen eingetreten. Dem Ministerialrathe Rudolph Freiherrn v. Lilienau, welcher seit 3 Jahren bereits als Vorstand der Abtheilungen für Verkehr, kommerziellen Betrieb, Finanzwesen und allgemeine Verwaltung fungirt, wurde nun auch die Leitung der Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung übertragen, so dass jetzt sämmtliche Abtheilungen dieser Aufsichtsbehörde für die Oesterreichischen Eisenbahnen in einer Hand vereinigt sind. Baron v. Lilienau hat durch 10 Jahre als Referent des administrativen Baudepartements im Handelsministerium und gerade in einer Zeitperiode gewirkt, in welcher die wichtigsten Staatseisenbahn-Bauten zur Durchführung gelangten. Gleichzeitig ist der tüchtige Stab von Beamten, welchen Pischof in seiner Abtheilung zu vereinigen wusste, durch die Berufung des Ober-Bauraths Franz Doppler vermehrt worden, der über den Kreis seiner Fachgenossen hinaus als Bauleiter der Arlbergbahn bekannt geworden ist und seither in hervorragender Stelle bei der Generaldirektion der Staatsbahnen fungirt hat.

Generalversammlung der Ofener Bergbahn-Gesellschaft am 3. Februar d. J.

Dem Jahresberichte für 1889 ist zu entnehmen, dass diese Bahn von 492 734 Personen benutzt worden und eine Gesammteinnahme von 32 707,72 fl. erzielt hat. Die Bilanz weist einen Gewinn von 10 944,80 fl. aus, wovon für verschiedene Antheilstitel 2 712 fl. abgeschrieben und von den sonach restirenden 8 232,80 fl. unter den im Verkehre befindlichen 882 Stück Aktien 7 056 fl., d. i. 8 fl. für das Stück, und auf die 57 Stück Genussscheine 114 fl., d. i. 2 fl. für das Stück, vertheilt werden sollen und der Rest von 1 062,80 fl. auf neue Rechnung zu übertragen ist. Diese Direktionsanträge wurden einstimmig angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Wiedereröffnung des Oesterreichischen Reichsraths hat in überaus erfreulicher Weise die versöhnliche Stimmung unter den Nationalitäten konstatirt, die dem Deutsch-Czechischen Ausgleiche zu verdanken ist, welcher statt der bisher aufreibenden Eifersüchteleien den friedlichen Wettbetrieb auf materiellem Gebiete herbeiführen und damit unser gesammtes Verkehrsleben mächtig fördern wird. Die (im letzten Berichte mitgetheilte) Erklärung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (218,10) beruhigte ungemein; Elbethal (222) wie überhaupt die Böhmischen Bahnen, allen voran Aussig-Teplitz (1400), welche im Januar eine Mehreinnahme von 45 248 fl. gegen das Vorjahr ausweist, waren stark begehrt. Schwächer waren ohne irgend welches bekannte Motiv: Nordbahn (2615), Carl Ludwigbahn (187) und Oesterreichische Nordwestbahn (197); für die Festigkeit der Südbahn (135,75) zeugt das übrigens für das Wiener Börsenspiel bezeichnende Faktum, dass sich auch dieses Effekt unter den 17 000 Stammaktien befand, welche von einem Spekulanten an einem Tage an der Wiener Börse verkauft wurden.

Das Nebenbahnwesen auf dem internationalen Eisenbahnkongress in Paris.

Man mag immerhin eine nur geringe Meinung von dem Erfolg der Bestrebungen der internationalen Eisenbahnkongresse haben, man wird auch zugeben können, dass der von den Verhandlungen zu erwartende Nutzen in keinem annehmbaren Verhältniss zu dem aufgewendeten Maasse an Zeit, Geld und Arbeitskraft steht, man wird endlich nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass der von dem Ehrenpräsidenten des Pariser Kongresses, Baron Rothschild, mit den Worten: „Der Kongress soll die Erfahrung des einzelnen der Gesammtheit nutzbar machen" gekennzeichnete Zweck der Kongresse bei der Art und Weise, wie die Verhandlungen geführt werden, ein unerreichbares Ziel bleiben wird, trotz alledem kann man aber den Kongressberathungen einen gewissen Werth nicht absprechen. Dieser beruht indessen nicht in den allgemein gehaltenen, sehr häufig nichtssagenden Schlüssen der Vollversammlung, sondern im wesentlichen in den erstatteten Berichten — und dieser Werth wird um so höher, mit je grösserer Liebe, Sachkenntniss und Vorurtheilsfreiheit sich der Berichterstatter dem behandelten Gegenstande gewidmet hat. Es bedarf keiner Worte, um zu beweisen, dass dieses Ziel ohne Kongress leichter zu erreichen sein würde, zumal diese Berichte in vielen Fällen nicht auf der Verarbeitung eines von vielen Seiten eingegangenen Stoffes, sondern auf dem Wissen und der Sachkenntniss des Berichterstatters beruhen.

In grosser Deutlichkeit tritt dies bei den Untersuchungen des Pariser internationalen Eisenbahnkongresses über die Bedingungen des Nebenbahnwesens (chemins de fer secondaires) zu Tage; den Verhandlungen über diesen Gegenstand liegen im wesentlichen die Verhältnisse Belgiens zu Grunde, auch die Bedingungen des Französischen und Italienischen Nebenbahnwesens werden wohl nebenher gewürdigt, aber nur ab und zu fällt ein Streifblick auf die Verhältnisse anderer Länder.

Von den zwölf Fragen, mit denen sich der im Jahre 1885 in Brüssel abgehaltene erste internationale Eisenbahnkongress beschäftigte, betraf eine im Interesse Belgiens auf die Tagesordnung gesetzte Frage auch das Nebenbahnwesen, dessen Wesen und Eigenheiten man zunächst zu ergründen suchte. Der damalige Berichterstatter, Herr de Bruyn, Präsident der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft, bezeichnete es als den Beruf der Nebenbahnen, die Sendungen aufzusuchen und zu sammeln, um sie den grossen Verkehrsadern zuzuführen; sie seien die Bäche, welche die grossen Ströme nähren müssen. Er führte aus, dass die Nebenbahnen nicht ohne Unterstützung und Wohlwollen des Staates bezw. der grossen Eisenbahngesellschaften bestehen können; also nicht Krieg, sondern Friede mit dem Staate und den grossen Eisenbahnen und Unterstützung seitens der letzteren sei die Grundlage des Bestandes und der Entwickelung der Nebenbahnen.

Nachdem man sich im Jahre 1885 über das Wesen der Nebenbahnen bezw. über ihre Stellung zum Staat und zu den Hauptbahnen verständigt hatte, beschäftigte man sich im Jahre 1887 in Mailand mit sieben vorzugsweise den Betriebsdienst der Nebenbahnen betreffenden Fragen, und zwar in betreff 1. die Linienführung, die Anordnung der Stationen, Bauwerke, Signale, Betriebsmittel usw., 2. die Betriebskraft, 3. die Bremsen, 4. die Uebergangs- bezw. Umladevorrichtungen zwischen Voll- und Schmalspurbahnen, 5. der Dienst auf den Anschlussstationen der Nebenbahnen an die Hauptbahnen, 6. die Vereinbarung einheitlicher Zug- und Stossvorrichtungen und 7. die Fahrscheinprüfung. Bei fast allen diesen Fragen ist Voraussetzung, dass die Nebenbahn schmalspurig ist, da sich der Brüsseler Kongress — mit den bei fast allen seinen Schlüssen üblichen Vorbehalten und Einschränkungen — für die Anwendung der Schmalspur bei Nebenbahnen ausgesprochen hatte. Keine dieser Fragen wurde übrigens in Mailand erschöpfend behandelt; theils wurden dieselben überhaupt nicht für geeignet befunden, in allgemeine Regeln gezwängt zu werden, theils begnügte man sich mit der Erledigung einzelner Punkte und vertagte andere bis zum nächsten Kongress. Infolge dessen erschienen drei von den oben genannten Fragen, nämlich 1. die Tragfähigkeit der Güterwagen (als Theil derjenigen unter 1), 2. die Zugförderung bezw. die Betriebskraft (oben unter 2) und 3. die Umladevorrichtungen (oben unter 4) wieder auf der Tagesordnung des Pariser Kongresses. Die oben unter 3, 5 und 6 genannten Fragen waren zur Aufstellung allgemeiner Regeln nicht geeignet erachtet worden; die Frage unter 7 sollte ebenfalls in Paris weiterbehandelt werden, fehlt aber auf der Tagesordnung.

Die erste das Nebenbahnwesen betreffende, in Paris verhandelte Frage betraf die Tragfähigkeit der Güterwagen für Nebenbahnen — eine Frage, über welche man sich in Mailand nicht hatte einigen können, da sich dort zwei Ansichten, von denen die eine für die Nebenbahnen dieselbe Tragfähigkeit der Güterwagen wie für die anschliessende Hauptbahn (im allgemeinen also 10 t), die andere eine geringere Tragfähigkeit (5 bis 6 t) als angemessen erachtete, schroff gegenüber gestanden hatten. Der Berichterstatter in Paris, Herr Mestreit, Oberingenieur der Nordfranzösischen Nebenbahngesellschaft, wies zahlenmässig nach, dass die Nebenbahnen die entschiedene Neigung bekunden, ihren Güterwagen eine Tragfähigkeit von 10 t zu geben, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Preis und das Gewicht eines Wagens von 10 t Tragfähigkeit sind nur wenig höher als bei einem solchen von 5 t Tragfähigkeit, wodurch einerseits bei den Anschaffungskosten der zur Bewältigung eines bestimmten Verkehrs erforderlichen Fahrbetriebsmittel und andererseits bei den durch die Verminderung des todten Gewichts verringerten Zugförderungskosten eine Ersparniss eintritt.

2. Abgesehen von dem das Schreibwerk und die Abrechnung vereinfachenden Vortheil, den Anforderungen des Verkehrs mit einer geringeren Anzahl von Wagen zu entsprechen, gestattet die Möglichkeit, einen Wagen der Hauptbahn auf einen einzigen Wagen der Nebenbahn umzuladen und umgekehrt, eine Einschränkung der Verschubbewegungen auf den Bahnhöfen und daher eine Verkürzung der Nebengeleise.

3. Die bei Nebenbahnen häufig vorkommenden starken Steigungen bedingen die grösstmögliche Beschränkung des todten Gewichts; während nun bei Beförderung einer Nutzlast

von 10 t für Wagen von 5 t Tragfähigkeit das todte Gewicht bis 61 % beträgt, erreicht dasselbe bei Wagen von 10 t Tragkraft nur 35 %.

Diese augenscheinlichen Vortheile wurden nicht bestritten, dagegen wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht die mit 10 t beladenen Wagen beim Verschieben auf den Bahnhöfen für das bei Nebenbahnen doch sehr beschränkte Verschubpersonal zu schwer sein möchten. Diesem Einwurf wurde mit dem Hinweis begegnet, dass die beladenen Wagen ja durch die Maschine in den Zug eingereiht werden könnten und dass die nur in einzelnen Fällen vorhandenen Nachtheile durch die oben erwähnten namhaften Vortheile mehr denn aufgewogen würden.

Infolge dessen kam man einstimmig zu dem Schluss, für Nebenbahnen Güterwagen, deren Tragfähigkeit sich derjenigen der anschliessenden Hauptbahn nähert, zu empfehlen, sofern nicht dadurch die Achsbelastung des Güterwagens die für die Lokomotivachsen festgesetzte Grenze überschreitet.

Die Frage der Anwendbarkeit der verschiedenen Betriebskräfte (Elektrizität, Pressluft, Heisswasser, Natron, Gas, Zahnstange, Drahtseil usw.) auf die einzelnen Arten von Nebenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der bei denselben häufig vorkommenden starken Steigungen war ebenfalls in Mailand noch nicht für spruchreif befunden worden. Nach der von dem Berichterstatter in Paris, Herrn G. Michelet, Mitglied des Verwaltungsrathes der Allgemeinen Belgischen Lokalbahngesellschaft, gegebenen ausführlichen Uebersicht beschäftigte man sich mit der elektrischen Zugkraft durch Kraftaufspeicherung (Akkumulatoren) oder durch direkten Strom, mit der durch Pressluft, Heisswasser, Natron, Gas erzeugten Zugkraft, mit dem Rowan'schen selbstthätigen Wagen, mit der Fell'schen Vorrichtung mit Mittelschiene, mit dem Zahnstangenbetrieb und mit dem Drahtseilbetrieb sowohl bei unterbrochener als auch bei fortwährender Bewegung.

Man war zunächst darüber einig, dass man bei der Prüfung dieser Frage wohl zu unterscheiden hätte zwischen den städtischen Strassenbahnen, welche nicht in den Rahmen der Arbeiten des Kongresses passen, und den eigentlichen Nebenbahnen. Bei diesem Gedankengang kam man zu der Ueberzeugung, dass die durch Pressluft, Heisswasser, Natron oder Gas gewonnene Zugkraft, da sie in der Maschine aufgespeichert werden müsse und sich nicht während der Fahrt erneuern, also eine eng gezogene Grenze nicht überschreiten könne, sich nur für kurze Strecken wie bei den Strassenbahnen der Städte eigne.

Ebenso erschien der Drahtseilbetrieb sowohl bei unterbrochener als auch bei fortwährender Bewegung, obwohl er für kurze Linien besonders in städtischen Betrieben vortheilhafte Verwendung gefunden hat, doch für die eigentlichen Nebenbahnen weniger geeignet.

Mit dem selbstthätigen Rowan'schen Wagen, welcher seine Betriebskraft während der Fahrt erneuern kann, werden z. Zt. in Paris und auf einer Nebenbahn bei Brüssel Versuche angestellt, deren Ergebnisse, so zufriedenstellend sie auch erscheinen, doch noch nicht ausreichend sind, um zu sicheren Schlüssen gelangen zu können.

Ueber die elektrische Zugförderung vermittelst Aufspeicherung der Elektrizität (Akkumulatoren) legte der Berichterstatter seine seit mehreren Jahren in Brüssel gewonnenen, dieser Betriebskraft wenig günstigen Erfahrungen dar; die Nachtheile bezw. Schwierigkeiten bestehen darin, dass die Elektrizitätsaufspeicherung ziemlich kostspielig wird und grosse Sorgfalt erfordert, dass die Wagen mit einem hohen todten Gewicht belastet werden, dass dieselbe bei der zur Erklimmung starker Steigungen erforderlichen grossen Arbeitskraft nicht ausreichend ist, endlich dass dieselbe unerwarteten, gar nicht voraus zu bemessenden Störungen, mit denen vielleicht auch die Schwankungen des Wagens zusammenhängen, unterliegt. Wenn man auch in Anbetracht der erstaunlich schnellen Fortschritte, welche bei der Anwendbarkeit der Elektrizität erzielt wurden, auf eine Beseitigung dieser Uebelstände rechnen kann, so ist doch bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge, sobald eine etwas stärkere Betriebskraft erforderlich ist, die elektrische Zugförderung mit direktem Strom vermittelst unterirdischer oder schwebender Seile vorzuziehen; dieselbe ist auch, da sie die Entwickelung einer stärkeren Arbeitskraft gestattet, für stark geneigte Linien und ziemlich hohe Belastung verwendbar. Indessen sind auch hier die Anlagen ziemlich kostspielig.

Eine eingehende Würdigung erfuhr auch der Zahnstangenbetrieb, dessen frühere Beschränkung auf lediglich dem Personenverkehr dienende Linien in neuerer Zeit gänzlich aufgegeben wurde; von den beiden hauptsächlich zur Anwendung gelangten Arten, der Sprossenzahnstange Riggenbach's und der Kammzahnstange Abt's, wurde der letzteren wegen der durch das gleichmässige Eingreifen der Räder in die Zahnstange bedingten sanfteren Bewegung der Vorzug gegeben. Es kam hierbei ein Fall zur Sprache, bei dem es sich um die Anlage von Nebenbahnen in wechselvollem Gelände — ebene Flächen, unterbrochen von stark geneigten Abhängen — handelt, so dass zu prüfen ist, ob die Wahl einer die Verwendung von gewöhnlichen Adhäsionslokomotiven gestattenden Richtungslinie oder die Einschaltung einer Zahnradstrecke zur Ueberwindung der stärksten Steigungen vortheilhafter sich gestaltet. Die für solche Fälle in Betracht kommenden Gesichtspunkte wurden an der Hand der beiden für die Bahn Viège-Zermatt in der Schweiz in Aussicht genommenen Richtungslinien erläutert; von denselben war die eine für einfache Adhäsionsmaschinen von 40 t berechnet und hatte Steigungen von 0,045 m, die andere mit verschiedenen eingeschalteten Zahnradstrecken (auf etwa 7 km) hatte bedeutend stärkere Steigungen und war für Maschinen von 28 t, die sowohl für einfache Adhäsion als auch für Zahnradbetrieb eingerichtet sind und für die ausnahmsweise abschüssigen Strecken keine besondere Betriebskraft erfordern, berechnet; die Fahrgeschwindigkeit war zu 25 bis 30 km für die ebenen oder nur schwach geneigten Strecken und auf die Hälfte hiervon für die Zahnradstrecken angenommen. Die Länge beider Richtungslinien ist ungefähr dieselbe (etwa 35 km), dagegen besteht ein Unterschied in den Anlage-, Betriebs- und Unterhaltungskosten; die Linie für vereinigten Adhäsions- und Zahnradbetrieb erfordert an Anlagekosten 500 000 Frcs. weniger, dagegen an Betriebskosten etwa 0,20 Frcs. für das Zugkilometer und an Unterhaltungskosten etwa 250 Frcs. für jedes Zugkilometer Zahnradstrecke mehr als die lediglich für Adhäsionsbetrieb bestimmte Richtungslinie. Da indessen das Mehrerforderniss an Betriebs- und Unterhaltungskosten von zusammen 8 750 Francs bei weitem nicht den zur Verzinsung und Tilgung der Baukostenersparniss in Höhe von 500 000 Frcs. erforderlichen Betrag erreicht, so wurde der Richtungslinie für vereinigten Adhäsions- und Zahnradbetrieb der Vorzug gegeben.

Auf Grund der Verhandlungen kam die Versammlung zu folgenden Schlüssen:

1. Der elektrische Betrieb vermittelst Kraftaufspeicherung ist mit Vortheil nur verwendbar auf schwach geneigten Linien bezw. für selbstthätige Wagen; für bedeutende Zuglasten ist derselbe gegenwärtig noch unzureichend.

2. Die elektrische Zugförderung mit direktem Strom ist bei allen Betrieben verwendbar, wo — wie beispielsweise in Städten und langen Tunnels — andere Zugförderungsmittel erheblichen Schwierigkeiten begegnen.

3. Die Betriebskräfte ohne Feuerung (Heisswasser, Natron oder Pressluft) können die Lokomotive unter denselben Bedingungen wie die elektrische Zugförderung mit direktem Strom ersetzen, vorausgesetzt, dass die Länge der Strecke oder die Stärke der Arbeitsleistung kein Hinderniss bietet.

4. Die Dampfwagen mit Feuerung sind am Platze beim Betriebe von Nebenbahnen mit schwachem Verkehr, wobei die Länge der Linie der Anwendung dieser Zugkraft nicht hinderlich ist.

5. Auf Linien mit so starken Steigungen, dass eine künstliche Adhäsion erforderlich ist, scheint im allgemeinen die Zahnstange am Platze zu sein, wenn man nicht nur die Betriebsausgaben, sondern auch die Anlagekosten in Betracht zieht.

6. Der Drahtseilbetrieb mit unterbrochener Bewegung ist nur für kurze Strecken anwendbar, erscheint aber besonders dann empfehlenswerth, wenn eine Naturkraft zur Bewegung des Seiles zur Verfügung steht.

Die Frage der Umladung der Waaren, welche bereits die Aufmerksamkeit der Versammlung in Brüssel in Anspruch nahm, welche abermals in Mailand eingehend behandelt wurde, stand auch in Paris wieder auf der Tagesordnung und wird voraussichtlich noch öfter den Kongress beschäftigen, weil sie der Knoten ist, von dessen Lösung die Entwickelung der Schmalspurbahnen abhängt. Dies erkannte auch der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Eröffnungsrede des Kongresses am 14 September 1889 an, aber wenn er anführt, dass die Frage der Umladung ehemals zu den gegen die Schmalspurbahnen erhobenen Einwänden gehörte, so trifft dies nicht ganz zu. Noch heute stehen Staaten mit einem hoch entwickelten Eisenbahnnetz, wie Preussen, Bayern und Oesterreich, auf dem Standpunkt, dass die beim Bau bezw. Betriebe von Schmalspurbahnen zu erzielenden Ersparnisse die Nachtheile der Umladung nicht aufwiegen.

In Brüssel gelangte man nach eingehender Besprechung zu der Ueberzeugung, dass die Umladung der Güter kein Hinderniss für die Anwendung verschiedener Spurweiten sei.

In Mailand wurden sehr lehrreiche Einzelheiten über die Arten des Ueberladens aus verschiedenen Schienenhöhen unter Vermeidung irgend welcher Beschädigung der Güter sowohl bei Anwendung von Gruben als auch von Bühnen angeführt; namentlich sprach man sich für die Nützlichkeit der Verlegung von 4 Schienen, sowie für Beförderung der beladenen Schmalspurwagen auf Vollspurbahnwagen aus. Gleichwohl war auch in Mailand das Endergebniss bei dem Widerstreit der Mei-

nungen derart, dass man die Frage noch nicht für spruchreif befand.

Nach den dem Pariser Kongresse von dem Berichterstatter, Herrn Emile Level, Direktor der Allgemeinen Französischen Lokalbahngesellschaft vorgelegten Aufzeichnungen hinterliessen die Anlagen von Gruben und Bühnen einen wenig günstigen Eindruck. Mitglieder der Versammlung, welche mit diesen Vorrichtungen Versuche angestellt hatten, bezeichneten dieselben als ziemlich kostspielig und hinderlich in den Bahnhöfen; ausserdem sind sie nicht ohne Gefahr wegen des Gefälles, das man dem Geleise geben muss, und Unfälle sind daher nicht ausgeblieben. Diese Nachtheile werden auch keineswegs durch eine erhebliche Ersparniss an Umladungskosten aufgewogen.

Die Verwendung beweglicher Wagenkasten kann in ganz besonderen Fällen, wo es sich um regelmässig wiederkehrende bedeutende Sendungen handelt, gerechtfertigt sein und gute Ergebnisse erzielen; aber für Linien mit sehr verschiedenartigem Verkehr in beiden Richtungen — wie es bei den meisten Nebenbahnen der Fall ist — können auch sie keinen Erfolg versprechen.

Die Truckgestellwagen, welche die Beförderung der Hauptbahnwagen auf der Schmalspurbahn gestatten, haben Hoffnungen erweckt, welche bei ihrem Gebrauche zerfliegen zu sollen scheinen. Vielleicht kann ihre Verwendung in beschränktem Maasse für bestimmte Waaren, welche thatsächlich bei der Umladung leiden — wie z. B. behauene Steine mit gemeisselten Verzierungen — und aussergewöhnliche Sorgfalt bei der Lagerung auf dem Wagen erheischen, angerathen werden; aber immer wird der Gebrauch dieser Vorrichtung grossen Beschränkungen unterliegen, da dieselbe nicht nur in den Wechselstationen, sondern auch an den Alladestellen der angeschlossenen gewerblichen Anlagen die Herstellung von Umladegruben erforderlich macht. Ausserdem erhöhen die Truckgestellwagen das zu befördernde todte Gewicht ganz unverhältnissmässig (bis zu 120 % der Nutzlast) und müssen nothwendig die Erhebung eines Tarifzuschlages im Gefolge haben, wodurch die Verallgemeinerung derselben für alle Waarengattungen zur Unmöglichkeit wird. Es darf daher nicht verwundern, dass verschiedene Verwaltungen die Truckgestellwagen ebenso wie die Gruben und Bahnen nach einer kürzeren oder längeren Versuchszeit aufgegeben haben. Die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft setzt ihre Versuche noch fort; auch die Sächsische Staatsbahnverwaltung hat die Truckgestellwagen noch auf ihren Schmalspurbahnen in Verwendung, bisher sind übrigens von dieser Seite derartige Klagen nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen.

Die der Versammlung vorgeschlagenen und von ihr angenommenen Schlüsse sind folgende:

1. In einzelnen eigenartigen Fällen, wie beispielsweise für Bergwerksbetriebe, Kohlengruben usw., welche durch Schmalspurbahnen an die Hauptbahn angeschlossen sind, oder unter ähnlichen Umständen kann die Herstellung besonderer Umladevorrichtungen sowohl mit Rücksicht auf die Kostenersparniss als auch in Anbetracht des Zeitgewinns gerechtfertigt sein.

2. Abgesehen von diesen Ausnahmefällen erscheinen im allgemeinen die gewöhnlichsten und einfachsten Mittel zur Umladung der Waaren aus einem Wagen in den anderen auf Geleisen in gleicher Höhe am vortheilhaftesten. Die geringen Kosten, welche die Behandlung der Waaren auf diese Weise verursacht, werden nur sehr selten die durch Herstellung bebesonderer Anlagen erwachsenden Ausgaben und Nachtheile bezw. die Verwendung der in Gruben oder Bühnen, beweglichen Wagenkasten und Truckgestellwagen bestehenden eingenartigen Hilfsmittel rechtfertigen.

3. Die einzige Vorrichtung, welche Nutzen verspricht, weil sie einfach ist und keine grossen Auslagen verursacht, besteht darin, das Schmalspurbahn-Geleis soweit zu heben, dass der Boden der Nebenbahnwagen sich in gleicher Höhe wie derjenige der Hauptbahnwagen befindet; auf diese Weise wird man in gewissen Fällen die Vorbedingungen der Güterumladung günstiger gestalten können. Bei besonderer Wichtigkeit der der Hauptbahn zuzuführenden Güter kann eine noch weitergehende Hebung der Schmalspurgeleise vermittelst einer Rampe eintreten; indessen sind selbst bei diesen bescheidenen Anlagen die daraus erwachsenden Vor- und Nachtheile wohl abzuwägen.

4. Die Erfahrung der letzten vier Jahre bestätigt vollkommen die auf dem Brüsseler Kongresse zum Ausdruck gelangte Ansicht, dass die Güterumladung der Entwickelung der Schmalspurbahnen und den grossen Diensten, welche sie leisten, keinen Abbruch thut.

(Schluss folgt.)

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Beweis des ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Verletzung und dem Betriebsunfall.** Der ungefähr 54 Jahre alte Streckenarbeiter B. behauptete, am 30. Oktober 1888 im Betriebe, als er schnell von einem Kieswagen sprang (es war möglichst rasches Arbeiten angeordnet worden), einen linksseitigen Leistenbruch sich zugezogen zu haben. Die gegen Weihnachten 1888 durch den Kreisphysikus vorgenommene Untersuchung ergab das thatsächliche Vorhandensein eines durch ein Bruchband gut zurückgehaltenen Bruches. Ob derselbe in der von B. angegebenen Weise entstanden, konnte nicht festgestellt werden; da indess eine Anlage bereits vorhanden gewesen, schien der Zusammenhang nicht sehr wahrscheinlich, wenn auch immerhin möglich. B. wurde für weiter arbeitsfähig erklärt und die Erwerbsverminderung im allgemeinen auf 20 % geschätzt. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg wies die Ansprüche des B. auf Gewährung einer entsprechenden Rente ab, da kein Beweis weder des Zusammenhanges, noch des Betriebsunfalles erbracht sei. B. legte dagegen Berufung ein und machte geltend, dass er sofort dem Vorarbeiter gemeldet habe, er habe Schmerzen in der Leistengegend. Das Schiedsgericht verwarf die Berufung, indem es ausführte, dass eine Verletzung bezw. der Austritt einer Hernie bei dem betreffenden Sprunge, den B. gethan haben wollte, zwar einen Betriebsunfall darstellen würde, dass jedoch der ursächliche Zusammenhang zwischen beiden hier nicht erwiesen sei. B. verfolgte seinen Anspruch nunmehr in der Rekursinstanz weiter. Der darob als Zeuge vernommene Vorarbeiter H. wusste nur, dass B. zu ihm einmal Ende Oktober 1888 geäussert habe, er verspüre Schmerzen; dass dieselben von einem Sprunge vom Wagen herrührten, sei möglich. — Das Reichs-Versicherungsamt wies den Rekurs zurück, indem es sich den Gründen der Vorinstanz anschloss. (D. Berufsgenossenschaft Bd. V S. 20.)

Verschiedenes.

Aus Luxemburg: Centralbahnhof.

In Luxemburg besteht die Absicht, einen neuen Centralbahnhof zu erbauen. Die Projekte zu dem bedeutenden Bauwerke sind bereits fertig und liegen zur Zeit einer Kommission zur Prüfung vor. In der That ist der gegenwärtige, nach primitiven Französischem Muster erbaute Bahnhof den gesteigerten Verkehrsverhältnissen längst nicht mehr gewachsen. Jedenfalls werden beim Neubau grosse Terrainschwierigkeiten zu überwinden sein, denn die auf Felsen erbaute Stadt Luxemburg eignet sich ihrer örtlichen Lage nach weit besser zu einer Festung, was sie bekanntlich bis 1867 war, als zu einem Verkehrsmittelpunkt unserer Zeit, wozu sie als Hauptstadt des Landes und Knotenpunkt verschiedener Eisenbahnlinien berufen ist.

Die überseeische Auswanderung aus dem Deutschen Reiche über Deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam umfasste im Jahre 1889 90 259 Personen gegen 98 515 im Jahre 1888, 99 712 im Jahre 1887, 79 875 im Jahre 1886 107 238 im Jahre 1885, 143 586 im Jahre 1884, 166 119 im Jahre 1883. 193 869 im Jahre 1882 210 547 im Jahre 1881 und 106 190 im Jahre 1880. Das Jahr 1889 hat also im vergangenen Jahrzehnt nächst dem Jahre 1886 die geringste Auswanderung gehabt. Von den im letzten Jahre ausgewanderten Personen kamen 57 957 (1888 63 103) aus Preussen, 10 586 (12 248) aus Bayern. 5 629 (6 444) aus Württemberg, 3 616 (3 860) aus Baden, 2 367 (2 290) aus Sachsen, 2 011 (2 220) aus Hessen, 1 756 (1 822) aus Hamburg, 1 226 (1 145) aus Mecklenburg-Schwerin, 1 223 (1 038) aus Oldenburg, 934 (937) aus Elsass-Lothringen und 865 (1 086) aus Bremen. Aus den übrigen Deutschen Staaten wanderten nicht mehr als je 300 Personen aus. Eine Zunahme der Auswanderung hat im Vergleich zum Vorjahre also nur in Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg stattgefunden. Die Auswanderung aus den Preussischen Provinzen war die folgende: Posen 10 310 (1888 12 434), Westpreussen 10 038 (12 614), Pommern 8 016 (7 245), Hannover 6 730 (6 157), Schleswig Holstein 4 578 (4 433), Brandenburg (einschliesslich Berlin 4 107 (4 651), Rheinland 3 869 (4 297), Hessen-Nassau 2 961 (3 204), Ostpreussen 2 031 (2 112), Westfalen 1 942 (2 001), Schlesien 1 905 (2 367), Sachsen 1 382 (1 518) und Hohenzollern 88 (70). Da in Pommern, Schleswig-Holstein und Hannover eine Zunahme der Auswanderung stattgefunden hat, die auch in Mecklenburg und Oldenburg festgestellt wurde, ergibt sich, dass im ganzen Küstenlande des Nordsee- und des westlichen Ostseegebiets die Auswanderung im Vergleich zum Vorjahre gestiegen ist.

Zu Nr. 14. (1890.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Am 15. Februar l. J. tritt zum Kohlentarif Nr. 18 vom 10. Januar 1889 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 2, Frachtsätze nach den Stationen Dotzheim, Hahn-Wehen und Langenschwalbach usw. enthaltend, in Kraft.

Die Abgabe des Nachtrags an die Besitzer des Haupttarifs erfolgt unentgeltlich.

Köln, den 12. Februar 1890. (378)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische.)

Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 15. d. Mts. tritt zum Heft VIII der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Käferthal der Nebenbahn Mannheim-Weinheim.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 11. Februar 1890. (379)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 15. d. Mts. treten für Siedesalzsendungen zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von 50 000 kg an einen Empfänger von Artern nach Altona, Hamburg B. und Kiel Ausnahmetarifsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 11. Februar 1890 (380)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 20. März alten /1. April neuen Stils 1890 treten folgende Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl und Mühlenfabrikate einschliesslich Kleie und Oelkuchen ausser Kraft:

1. der Theil II zum Ausnahmetarif 1 des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 15/27. September 1889;
2. der Theil II zum Tarif für den Libau-Romnyer Verkehr, gültig vom 15/27. September 1889 und
3. der Theil II zum Tarif für den Kursk-Kiewer Verkehr, gültig vom 15/27. September 1889.

Bromberg, den 8. Februar 1890. (381)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumänien andererseits. Neuer Tarif, Theil I. Am 1. April l. J. tritt ein neuer Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen nebst Güterklassifikation für die oben genannten Güterverkehre, in Kraft. Durch denselben werden aufgehoben bezw. ersetzt:

a) Theil I vom 1. Januar 1886 für den Rumänisch - Norddeutschen Eisenbahnverband sammt Nachträgen I bis V.
b) Theil I vom 1. März 1888 für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband nebst Nachtrag I.

Dieser neue Tarif, Theil I, gilt für die unter a und b bezeichneten Eisenbahnverbände; es sind daher in allen Fällen, in denen bezüglich der Bestimmungen und der Güterklassifikation in den für die vorbezeichneten Eisenbahnverbände bestehenden Tarifen oder Tariftheilen II usw. auf die unter a und b genannten Tariftheile I Bezug genommen wird, vom 1. April 1890 lediglich die Bestimmungen sowie die Güterklassifikation des in der Ueberschrift genannten Tarifes, Theil I, welcher vom 18. Februar l. J. ab von den Verbandstationen käuflich zu beziehen ist, maassgebend.

Gegenüber den bisher geltenden Bestimmungen enthält der neue Theil I sowohl Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen, als auch Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Breslau, den 11. Februar 1890. (382)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1. Die nach unserer Bekanntmachung vom 16. v. Mts. in Kraft getretenen Ausnahmesätze für Kaolin usw. in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Gross - Opatovitz nach Oberschlesischen Hüttenstationen erfahren theilweise mit sofortiger Gültigkeit und bis auf weiteres Ermässigungen.

Näheres ist bei den betreffenden Güterverwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 12. Februar 1890. (383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 16. d. Mts. ab werden die Stationen Nitzow und Havelberg der Neubaulinie Glöwen - Havelberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona in den direkten Oberschlesischen Steinkohlenverkehr einbezogen. An Fracht für Sendungen nach den genannten zwei Stationen werden die für Station Glöwen bestehenden bezüglichen Sätze unter Zuschlag von 0,009 ℳ pro 100 kg für Nitzow und von 0,022 ℳ für Havelberg berechnet.

Breslau, den 12. Februar 1890. (384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufnahme der Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd in die direkten Verkehre. Die Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd werden vom 12. Februar d. J. ab, dem Tage der Betriebseröffnung, in folgende direkte Verkehre aufgenommen:

1. Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr,
2. Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr,
3. Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge-Verkehr,
4. Bergisch - Märkisch - Belgisch - Französischer Güterverkehr.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Elberfeld, 11/2. 90. (385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im diesseitigen Lokal - Gütertarife sowie in den direkten Tarifen mit dem diesseitigen Bezirk für die Station Niederhausen enthaltene beschränkende Bestimmung, nach welcher der Verkehr nach dieser Station nur in Frankatur, von dieser Station nur in Ueberweisung und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung abgefertigt werden kann, gelangt mit dem 1. März d. J. zur Aufhebung.

Köln, den 15. Februar 1890. (386)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Anhang II zum Eydkuhner Transit-Gütertarif (D 2). In dem vom 1. Februar d. J. ab gültigen Anhang II zum Eydkuhner Transit-Gütertarif treten folgende Aenderungen ein:

1. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die nachbenannten Stationen der Badischen Staatseisenbahnen in die 5 000 Kilogramm-Klasse der 1. Kategorie des Ausnahmetarifs 1 mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Mark.

Basel	Freiburg i. B.	Freiburg-Wiehre	Karlsruhe Hauptbhf.	Karlsruhe Mühlb. Thor	Mannheim	Pforzheim	Schaffhausen	Singen	Waldshut
4,76	4,58	4,58	4,18	4,18	4,02	4,16	4,72	4,66	4,84

2. Der Frachtsatz der 10 000 kg-Klasse der 2. Kategorie des Ausnahmetarifs 1 bei Pforzheim (Seite 8 des Anhangs II) wird vom 25. März d. J. ab von 2,48 auf 2,78 ℳ erhöht.

Bromberg, den 7. Februar 1890. (387)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer und Sächsisch - Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 15. d. Mts. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b Europäisches Holz für den Verkehr zwischen Blovic, Nepomuk, Steyer und Taus einer- und Grünstädtel andererseits, ferner zwischen Steyer einer- und Schwarzenberg andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 10. Februar 1890. (388)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. Februar 1889 der Nachtrag VI in Kraft.

Durch denselben gelangen zum grössten Theil ermässigte Kilometerentfernungen für verschiedene Stationsverbindungen zur Einführung.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,40 ℳ für das Stück bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Altona, den 10. Februar 1890. (389)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Für Sendungen Kleie (Aussiebsel) jeder Art, Spreu, Hülsen, Schalen, Getreidefegsel (Tariza), ausgedroschene Maiskolben in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Odessa Towarnaja und Odessa Sastlewa der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel, für welche die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die unter zollamtlicher Kontrole erfolgte seewärtige Ausfuhr spätestens nach 6 Monaten vom Tage der Ankunft gerechnet, beigebracht werden, gelten vom 10/22. Februar d. J. folgende Frachtsätze: nach Königsberg 89,22 R., Pillau 92,00 R., Memel 94 49 R., zuzüglich je 7,75 R. Nebengebühren für den Wagen mit 1 000 kg. (H & V 390)
Direktion.

Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Bergsdorf nach Berlin und für Getreide usw. von Penzig nach Berlin. Am 15. Februar d. J. treten für den Versand gebrannter Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehm-

steine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) von Bergsdorf nach Berlin, sowie für die Beförderung von Getreide aller Art, Mühlenfabrikaten, Oelsamen und Malz zwischen Penzig und Berlin in Wagenladungen von 10000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güterverwaltungen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Februar 1890. (391MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) gelangen mit Gültigkeit vom 1. März d. J. zum Theil II Heft Nr. 3 (Bayern - Saarbrücken) für die Beförderung von Thomasschlacken, roh und gemahlen bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Dudweiler	Friedrichsthal	Neunkirchen	Völklingen
	Frachtsätze für 10000 kg in Mark			
Lindau . . .	1,18	1,19	1,21	1,19

Ferners werden die Frachtsätze für Lommersweiler im VII. Nachtrag wieder aufgehoben.

München, den 9. Februar 1890. (392)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März l. J. gelangt der Theil III, Heft 2 des Oesterreichisch - Ungarisch-Bayerischen Verbands - Gütertarifs zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung

a) von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten;
b) von Mais (Kukuruz) in Körnern;
c) von Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl;
d) von leeren, gebrauchten Säcken

im Verkehre zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen, der Arad - Temesvárer Eisenbahn, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Ungarische Linien), der Lokalbahn Nagy - Kikinda - Nagy-Becskerek, der Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. pr Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), der Mohács-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Ungarische Strecken) einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch diesen Tarif wird der Theil III, Tarifheft Nr. 1 des Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Gütertarifs vom 1. September 1879 nebst Nachträgen aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1890.

Der Preis des Tarifes beträgt 1 ℳ 70 ₰.

München, den 6. Februar 1890. (393)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. März d. J. wird die Haltestelle Alten des Eisenb.-Dir.-Bez. Erfurt in den bezeichneten Güterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung wird die um 4 km erhöhte Entfernung der Station Dessau zu Grunde gelegt.

Nach und von dieser Haltestelle werden Eil- und Frachtgüter abgefertigt, mit Ausschluss jedoch von Fahrzeugen, deren Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht angängig ist.

Dresden, am 11. Februar 1890. (394)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zur vollständigen Durchführung der mit dem 1. April 1887 begonnenen allmählichen Beseitigung der auf den Strecken der ehemaligen Hannoverschen Staatsbahn für Güter der Spezialtarife I, II, III und für Holz des Spezialtarifs II auf Entfernungen bis 150 km noch bestehenden besonderen Ermässigungen werden die Tarifsätze für diejenigen Strecken bezw. Klassen, für welche nach dem vom 1. April 1889 gültigen Anhange zum diesseitigen Lokal-Gütertarife die normalen Frachten noch nicht erreicht sind, mit dem 1. April 1890 um die an den normalen Frachtsätzen noch fehlenden Beträge erhöht.

Es kommen daher mit diesem Zeitpunkte die in dem vorgedachten Anhange enthaltenen Sätze in Wegfall. Die statt derselben anzuwendenden vollen Kilometer - Tarifsätze sind aus dem zum 1. April 1890 erscheinenden neuen Lokal-Gütertarife zu ersehen, welcher demnächst bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben ist.

Die vorgedachten Erhöhungen treten in gleicher Weise ein für die früher Hannoverschen, jetzt anderen Verwaltungen unterstellten Stationen Kreiensen, Nordhausen, Rheine, Adendorf, Echem und Hohnstorf; sowie für den Verkehr mit Osnabrück (Köln rechtsrhein.), Hoya und Odenburgischen Stationen, und zwar insoweit, als bei Bildung der direkten Tarifsätze die ermässigten Lokalsätze der betreffenden diesseitigen Strecken zur Einrechnung gekommen sind.

Die für diese Stationen vom 1. April 1890 an zu erhebenden Frachtsätze kommen durch bezügliche Tarifnachträge zur Einführung, welche ebenfalls von den Güter - Abfertigungsstellen zu beziehen sind.

Die im diesseitigen Lokalverkehr für Rüben und Rübenschnitzel nach dem Ausnahmetarif vom 1 April 1887 (Tarifnachtrag 6) bestehenden ermässigten Frachtsätze werden mit dem 1. April 1890, wie bereits zu verschiedenen Malen öffentlich bekannt gemacht worden, aufgehoben. Statt derselben kommen für diese Artikel die Sätze des für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel am 1. Januar 1890 durch Nachtrag 28 zum Lokaltarif eingeführten Ausnahme-Tarifsätze zur Anwendung.

Hannover, den 11. Februar 1890. (395)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten anderen Verwaltungen.

Der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter in dem Tarife für den Nachbarverkehr mit der Rhene - Diemelthal-Eisenbahn findet vom 17. Februar l. J. ab auch Anwendung auf die zum Spezialtarif II gehörigen Holzwaaren, sowie auf die zum Spezialtarif III gehörigen Stäbe, Brettchen und neuen Schachteln aus Holz.

Elberfeld, d. 12.2. 1890. (396)
Kgl. Eis.-Dir. als geschäftsf. Verwltg.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Die Station Schleiden bei Jülich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab mit den um 10 km und 0,03 ℳ für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Jülich in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Köln, den 12. Februar 1890. (397)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. In den auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Basel B. B. und Waldshut einerseits, sowie Stationen der Schweizerischen Bahnen und des Zürichsees anderseits gültigen allgemeinen Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. September 1888 erhält die Position 222 der Güterklassifikation mit Wirkung vom 1. März 1890 eine anderweite Fassung.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarif-Büreau.

Karlsruhe, den 11. Februar 1890. (398)
Generaldirektion.

Niederschlesischer und Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Glöwen-Havelberg — vom 15. d. Mts. ab — treten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Koks von den Stationen des Niederschlesischen und Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen Havelberg und Nitzow der genannten Neubaustrecke widerruflich direkte ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Altona, den 13. Februar 1890. (399)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung des I. Nachtrages zum Tariftheil II, 1. Heft.) Zum Verbandstarife Theil II, 1. Heft, gültig vom 1. Dezember 1888, tritt mit 1. März 1890 der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Allgemeinen und Ausnahmetarife, des Kilometerzeigers und der Zuschlagstabellen, ferner die Aufhebung der Frachtsätze für Interlaken, sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können zum Preise von 10 kr per Stück durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 11. Februar 1890. (400)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. wird ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Elberfeld, Köln [links- und rechtsrheinisch] und Frankfurt a/M.) einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits über Aschaffenburg eingeführt. Es erleiden hierdurch die bisherigen Tarifsätze unbedeutende Preisvertheuerungen bezw. Ermässigungen. Der neue Tarif

kann auf den in den Verkehr einbezogenen Stationen eingesehen werden.

Köln, den 3. Februar 1890. (401)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Am 1. April d. J. treten im diesseitigen Staatsbahnverkehr sowie im direkten Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen des Direktionsbezirks Berlin über die Breslau-Warschauer Eisenbahn mehrfache Erhöhungen, zum grösseren Theil aber Ermässigungen der bestehenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze nach Berlin und darüber hinaus in Kraft. Dieselben ergeben sich daraus, dass vom genannten Tage ab im östlichen Fernverkehr für die sämmtlichen Fernstationen der Berliner Stadtbahn einschliesslich Berlin Schlesischer Bahnhof ein und dieselbe Entfernung und zwar die des Bahnhofs Friedrichstrasse, im Durchgangsverkehr aber die wirkliche Länge der Berliner Stadtbahn Anwendung findet und dass die Preisberechnung für die desfallsige ganze Staatsbahnentfernung unter Wegfall der jetzigen festen Stadtbahnzuschläge auf Grund der gewöhnlichen Staatsbahn-Einheitssätze erfolgt.

Weitere Auskunft hierüber ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen der betheiligten diesseitigen Stationen.

Breslau, den 13. Februar 1890. (402)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April d. J. wird auf die im Westdeutschen Verbande bestehenden Fahrkarten Gepäckfreigewicht nur noch für die Strecken nördlich von Frankfurt a/M. bezw. Hanau und Sierck gewährt.

Durch diese Beschränkung tritt in den bisherigen Fahrpreisen eine erhebliche Ermässigung ein. Nur die Preise einiger Rückfahrkarten erhöhen sich infolge gleichmässiger Berechnung mit den übrigen Fahrkarten um ein Geringes.

Gleichzeitig gelangen Fahrkarten für verschiedene Verkehrsverbindungen neu zur Einführung, andere, ungangbare, Fahrkarten zur Aufhebung. Das Nähere darüber ist bei unserer Verkehrskontrole I hierselbst zu erfahren.

Hannover, den 14. Februar 1890. (403)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Mit dem 1. April d. J. werden die Preise der einfachen Fahrkarten für alle Züge für den Verkehr zwischen Berlin einerseits und Stationen der Strecke Gotha-Leinefelde, Erfurt-Sangerhausen und Station Zerbst andererseits, ferner von Berlin Anh. Bhf. nach Stationen westlich von Bebra und Sangerhausen, sowie die Preise der einfachen und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Berlin einerseits und Eichow, Finsterwalde, Forst, Hoyerswerda, Kerkwitz, Klinge, Linderode, Lobsa, Mucka, Mückenberg, Niesky, Peitz, Teuplitz, Tzschecheln und Uhyst über Lübbenau bezw. Guben andererseits theilweise um geringe Beträge erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst.

Erfurt, den 14. Februar 1890. (404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten im Verkehre zwischen den diesseitigen Stationen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln rechtsrh. und Köln linksrh. andererseits die normalen Personen- und Gepäcksätze der Preussischen Staatsbahnen in Kraft, womit zum grossen Theile Ermässigungen, zu einem geringen Theile aber auch Erhöhungen verbunden sind. Gleichzeitig gelangen zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Hannover, Köln rechtsrh., Köln linksrh., Elberfeld, Frankfurt a/M., Erfurt einerseits und der Station Berlin (Stadtbahn, sowie Potsdamer Bahnhof und Lehrter Hauptbahnhof) anderweite Fahrpreise für einfache Schnellzugfahrkarten und für Rückfahrkarten von Schnellzugstationen zur Einführung. Hierdurch ermässigen sich die z. Zt. nach der Stadtbahn gültigen Tarifsätze, während die Sätze nach und von dem Potsdamer Bahnhofe und dem Lehrter Hauptbahnhofe (mit Ausnahme derjenigen für Entfernungen bis 75 km von Berlin) geringfügige Erhöhungen erfahren.

Ueber vorstehende Aenderungen ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau auf Wunsch nähere Auskunft.

Magdeburg, den 11. Februar 1890. (405)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung des Nachtrages III zum Lokal-Personentarife.) Am 1. März 1890 tritt der Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Mai 1887 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I und II,
2. Neue Fahrbegünstigungen für Arbeiter,
3. Stationstarife für ermässigte Tourbillets,
4. Neue bezw. geänderte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets und
5. Kilometerzeiger für die demnächst zur Eröffnung gelangende Station Rossitz.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei der Generaldirektion der Oesterr. Nordwestbahn, als auch in allen gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht bezw. bei ersterer auch zum Verkaufe bereit.

Wien, den 12. Februar 1890. (406)
Die Centralverwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Februar d. J. wird die an der Strecke Neudietendorf - Ritschenhausen zwischen den Stationen Gräfenroda und Oberhof eingerichtete Haltestelle Dörrberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Mit diesem Tage kommen einfache, Rückfahr-, Militär- und Hundefahrkarten zwischen Dörrberg einerseits und sämmtlichen Stationen der Strecke Neudietendorf-Ritschenhausen, Elgersburg, Ilmenau, Erfurt, Weimar, Gotha und Eisenach andererseits, sowie Sonntagskarten von Erfurt nach Dörrberg zur Einführung.

Bis auf weiteres werden in Dörrberg folgende Züge zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten: die Züge Nr. 203, 204, 205, 206, 209 und 210.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Fahrkarten-Ausgaben.

Erfurt, den 10. Februar 1890. (407)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Wegenstedt. Am 15. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Oebisfelde zwischen den Stationen Flechtingen und Rätzlingen belegene Haltepunkt Wegenstedt für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Magdeburg, den 8. Februar 1890. (408)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Betrifft Lieferung nachstehender Mengen verzinkten Telegraphen- (Eisen-) Drahtes und eiserner Schraubenstützen:

12 500 kg 4 mm starken verzinkten Eisendraht,
300 „ 2,5 „ starken verzinkten Eisendraht,
200 „ 2 „ starken verzinkten Eisendraht,
2 700 Stück eiserne Schraubenstützen für grosse Porzellanisolatoren.

Angebote hierauf sind bis zum 1. März d. J., Vorm. 10 Uhr, unterschrieben, versiegelt und frei mit der Aufschrift: „Verdingung von Telegraphendraht“ bezw. „eisernen Schraubenstützen“ an die unterzeichnete Dienststelle, Berlin SO., Görlitzer Bahnhof, einzusenden, woselbst dieselben zu der angegebenen Zeit geöffnet werden. Bedingungen sind dort an Wochentagen von 8—3 Uhr einzusehen, oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (die Drahtlieferung betreffend) und von 1 ℳ (die Stützenlieferung betreffend) zu beziehen. Zuschlag erfolgt in 14 Tagen. (MG409)

Berlin, den 11. Februar 1890.
Telegrapheninspektion II.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an

2 818 Radreifen,
191 Achsen,
214 Radsternen,
174 Trag- und 2 200 Spiralfedern,
28 Linealen,
110 Kolbenstangen,
92 Kurbel- und Kuppelstangen,
sowie ca.
6 900 kg Rundstahl für Kurbel- und Kuppelzapfen,

für das Rechnungsjahr 1890/91 zu vergeben.

Die Bedarfszusammenstellung, Lieferungsbedingungen, technischen Vorschriften und Zeichnungen liegen zur Einsichtnahme beim technischen Büreau auf, von welchem sie auch auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 3 ℳ bezogen werden können.

Angebote auf die ganze oder einen Theil der Lieferung, wollen bis Freitag, den 28. Februar d. J., Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift
„Lieferung von Lokomotiv- und Wagenbestandtheilen“
versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden; die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 10. Februar 1890. (410)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

4. Verkauf von Altmaterialien

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Für den Verkauf alter, im diesseitigen Bezirk lagernder unbrauchbarer Eisenschienen ist Termin auf

Dienstag, den 25. Februar 1890
Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Amtsgebäude, Franckestrasse 1 angesetzt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin an uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 10. Februar 1890. (411)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 15. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 19. Februar 1890.

Inhalt:

Die Berathung des Eisenbahnetats im Preussischen Abgeordnetenhause.

Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause ward durch den Berichterstatter, Abg. v. Tiedemann-Bomst eingeleitet. Derselbe wies darauf hin, dass die Berathung des Eisenbahnetats in diesem Jahre sich viel einfacher gestalte, da zwei grosse Fragen naturgemäss aus den Berathungen ausfallen: nämlich die Tariffragen, welche durch eine besondere Kommission berathen werden sollen, und die zahlreichen Beamtenpetitionen, welche nach Beschluss der Budgetkommission bei dem Nachtragsetat berathen werden sollen, weil durch die Bewilligung des Nachtragsetats voraussichtlich viele Wünsche der Beamten bereits Erfüllung gefunden haben werden.

In betreff der Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung (siehe Nr. 7 S. 68 d. Ztg.) hat nur die Zusammenlegung der zwei Betriebsämter Essen in der Budgetkommission Erörterungen hervorgerufen, da hier im Ruhrkohlenrevier ein Betriebsamt geschaffen werden soll, welches im Verhältniss zur Zahl der Stationen, zur Zahl der zu befördernden Züge und zu der Gesammtwichtigkeit und Ausdehnung des Verkehrs die Grenzen übersteigt, die bisher den Betriebsämtern gezogen waren. Die Königliche Staatsregierung habe aber in Absicht, zugleich mit dieser Organisation des neuen Betriebsamtes, welche übrigens noch nicht in allen Einzelheiten feststeht, einen Versuch nach der Richtung zu machen, ob es angängig und praktisch ist, den Betriebsämtern eine grössere Ausdehnung zu geben als bisher und so die Zahl der Betriebsämter einzuschränken, wodurch Ersparnisse auf diesem Verwaltungsgebiet entstehen würden.

Was die Höhe der Veranschlagungen im vorliegenden Etat betreffe, so sei aus den beigefügten Zahlen des Vorjahres zu ersehen, dass die Zahlen des vorliegenden Etats fast genau übereinstimmten mit den wirklichen Ergebnissen des letztabgerechneten Jahres 1888/89. Wenn das Gewerbsleben und das Verkehrswesen sich, wie man erwarten dürfe, auf dem Niveau erhalte, auf dem es sich augenblicklich befinde, dann würden die Veranschlagungen des Etats zutreffen.

Abg. Simon-Waldenburg*): Der Eisenbahnetat strahlt diesmal noch einen höheren Glanz aus, als dies in den letzten Jahren der Fall war und beeinflusst deshalb unseren Gesammtetat in einer günstigen, vielleicht aber auch in bedenklicher Weise, indem wir uns durch ihn zu dauernden grösseren Ausgaben bestimmen lassen könnten. Die Einnahmen des nächsten Jahres werden allerdings den Anschlag noch in Wirklichkeit übersteigen. Die Regierung selbst hat aber auf die Möglichkeit eines späteren Rückganges aufmerksam gemacht. Die Verhältnisse von Industrie, Handel und Verkehr sind bei uns zur Zeit gesunde, ungerecht wäre es, von einer schwindelhaften Bewegung zu sprechen. Die Börse hat allerdings die Preise in der Montanindustrie so in die Höhe getrieben, dass die Nackenschläge nicht ausbleiben werden. Anders liegt es im übrigen mit unserer Industrie. Wenn aber in der Fabrikation von Lokomotiven und Wagen ein Rückgang eintreten wird, so trägt die Eisenbahnverwaltung nicht geringe Schuld daran. Sie hat ihre Bestellungen zu spät gemacht und dadurch diesen Fabrikationszweig überlastet. Sobald die Arbeit nachlässt, müssen zahlreiche Arbeiter wieder entlassen werden. Es ist deshalb zu billigen, dass der Herr Minister die von dem Titel Betriebsmittel am Jahresschluss verbleibenden Bestände zur Verwendung in die folgenden Jahre sich will zuweisen lassen und so einen Dispositionsfonds schaffen will, auf welchen bei Steigerung des Verkehrs

*) Früher Vorsitzender der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

zurückgegriffen werden kann. Ich bin befriedigt, dass der Minister das Gehalt von 11 Beamtenkategorien aufgebessert hat. Die zahlreichen Beamtenpetitionen beklagen sich aber auch darüber, dass die nicht etatsmässig angestellten Beamten zu lange auf ihre Anstellung warten müssen, also allzu lange in Sorge um ihre Familien bei frühem Ableben belassen werden. Redner theilt die Hoffnung nicht, dass die Ursache der Preissteigerung der Kohlen in absehbarer Zeit beseitigt werde und hält die Ansätze des Etats in diesem Punkt für zu niedrig gegriffen; „da aber die Einnahmen auch überschritten werden, wird das Gesammtresultat doch nicht ungünstig beeinflusst werden." Ich wünsche, dass es uns beschieden sein möge, noch lange Jahre uns eines so ausgezeichnet günstigen Eisenbahnetats zu erfreuen, aber ich warne auch, nicht zu sehr zu vertrauen. Die alte Regel, dass im Verkehrsleben eine Wellenbewegung aufwärts und abwärts geht, wird sich auch in der Zukunft als wahr erweisen; seien wir auf das letztere gerüstet, dass wir nicht überrascht werden.

Abg. Berger: Die Abgg. v. Friedmann und v. Wedell-Malchow haben gestern (bei Berathung der Tariffrage) einen begeisterten Panegyrikus auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen gehalten. Ich denke, wir können über die vollendete Thatsache die Akten schliessen. Jedenfalls steht fest, dass während zwei bis drei Dezennien, wo der Staat gegenüber dem Verkehrswesen seine Schuldigkeit nicht that, Preussen nur den Privatbahnen und dem Privatkapital es zu danken hat, dass es auf diesem Gebiete nicht ganz zurückgeblieben ist. Der Mahnung des Abg. Simon, bei den Ausgaben recht vorsichtig zu sein, kann ich mich nur anschliessen. Zur Bestellung von Eisenbahnmaterial habe er seit dem Jahre 1870 die Eisenbahnverwaltung aufgefordert, sie möchte doch ihre Bestellungen rechtzeitig machen, d. h. zu den Zeiten, wo die Preise am billigsten sind. Hätte man dies gethan, so wären die Klagen über Verkehrsmittel nicht hervorgetreten. In 1886 habe ich den Minister gefragt, wie es komme, dass der Sommerfahrplan im Vergleich mit dem Winterfahrplan so eingeschränkt werde, dass er nur vier Monate dauere. Der Minister antwortete mir, dass er auf der Generalkonferenz der Eisenbahnen überstimmt worden sei. Ich denke, wenn man Maybach heisst und den Preussischen Eisenbahnfiskus vertritt, darf von einer Majorisirung in derartigen Konferenzen keine Rede sein. Sodann möchte ich den Minister bitten, die s. Z. von Sr. Majestät erlassene Verfügung dahin zu interpretiren, dass mittellose Kranke zu ermässigten Preisen nicht nur nach Bädern, sondern auch nach sonstigen Kuranstalten und Kliniken fahren dürfen. Ferner wünsche ich, dass die Reservisten und Landwehrmänner bei der Benutzung der Schnellzüge mittelst Fahrkarten dritter Klasse dieselbe Berechtigung haben, wie die Kadetten.

Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach: Ich muss zunächst einer Pflicht der Dankbarkeit dafür genügen, dass das Hohe Haus ebenso wie die Budgetkommission so bald in die Berathung des Eisenbahnetats eingetreten ist und sich die Zeit genommen hat, ihn sehr gründlich zu prüfen. Es entspricht das durchaus dem Wunsche und der Auffassung der Staatsregierung, denn sie hat keinen Grund, eine gründliche Prüfung zu scheuen. Im Gegentheil, die Staatsregierung hat vor allen Dingen zu wünschen, dass Sie diesen für unsere ganze Staatsverwaltung ausserordentlich wichtigen Etat in allen seinen Punkten ausgibig prüfen, in allen Winkeln und Ecken beleuchten, diejenigen Punkte, die Ihnen als verbesserungsbedürftig erscheinen, bezeichnen und auf diese Weise mit dahin wirken, dass wir das Ziel, welches sich die Staatsverwaltung gesteckt hat und stecken muss, ein möglichst vollkommenes Transportmittel für das Land zu schaffen, erreichen. Wir acceptiren jede Kritik, auch diejenige, die vielleicht etwas herbe oder gar verletzend ausfällt, und nicht blos die Kritik hier in diesem Hause, sondern auch die, welche auswärts an uns herantritt. Wir erkennen die Verpflichtung, das Herbe, Verletzende der Kritik von derselben abzustreifen und lediglich auf den Kern derselben zurückzugehen, die Sache als Sache eben zu prüfen und uns, unbeirrt durch den Meinungsaustausch draussen, durch Rücksicht auf politische Parteien, unbeirrt durch Ansehen der Person lediglich an eine rein sachliche Behandlung der Sache zu halten. Das ist die Aufgabe gewesen, die ich mir von vornherein gesteckt habe, als ich dieses Amt übernahm, die ich zu verbreiten gesucht habe in den Kreisen der Behörden, die meinem Amte unterstehen, und die ich, so lange ich die Ehre habe, an dieser Stelle zu stehen, auch weiter zu verbreiten bemüht sein werde. Nur dann, meine Herren, wird die Staatseisenbahn-Verwaltung ihre Aufgabe erfüllen und das Wohl des Landes so fördern, wie es allen wünschenswerth ist.

Gehe ich nun zum Etat über, so ist vorhin schon bemerkt worden, dass die Nothwendigkeit vorliege, die an sich sehr günstigen Ergebnisse mit Vorsicht zu beurtheilen und daran nicht zu weitgehende Forderungen und Erwartungen zu knüpfen. Diese Mahnung möchte ich auch meinerseits aussprechen. Wir sind augenblicklich, wie der Herr Abg. Simon ganz richtig hervorhob, in der aufsteigenden Welle; es wird auch mal wieder eine absteigende Welle kommen, und es ist nicht gut, wenn wir dieser aufsteigenden Welle und ihren Ergebnissen zu viel Lasten und zu viel Ausgaben definitiv zuweisen. Ich kann nicht leugnen, ich von meinem Standpunkte als Ressortminister beklage es in gewisser Beziehung, dass die Staatsverwaltung genöthigt ist, auch auf die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung für allgemeine Staatszwecke zurückzugreifen. Besser wäre es, es wäre das nicht nöthig, es könnte die Eisenbahnverwaltung ihre Ueberschüsse, nachdem sie die Zinsen des Kapitals aufgebracht und die Amortisation, die nothwendig ist, getragen hat, verwenden zur Verbesserung ihrer Einrichtungen und zur Ermässigung der Transportpreise. Aber, meine Herren, der Herr Abg. Berger hat schon einmal früher sehr richtig bemerkt, „die Armuth kommt von der Powerteh her", es bleibt nichts anderes übrig, auch die Staatsverwaltung muss auf dasjenige, was ihr hier geboten wird, zurückgreifen, weil sie ein anderes Reservoir, auf das sie zurückgreifen könnte, zur Zeit nicht hat. Hoffen wir, dass mit der Zeit Verhältnisse eintreten, welche es nicht nothwendig machen, diese Hilfsmittel in Anspruch zu nehmen. — Wir hätten übrigens die Einnahmen, wenn wir die weiteren Resultate, wie sie jetzt vorliegen, im vorigen Frühjahr schon gekannt hätten, etwas höher greifen können, wir sind ja dem Abschlusse des Etatsjahres 1889/90 immer näher gekommen und können uns allerdings nicht verhehlen, dass die Ergebnisse wesentlich günstiger sein werden, als der Etat sie angenommen hat. Aber ich muss das auch gleich bemerken: es ist nicht alles Gold, was glänzt; im Gegentheil, wir haben eine erhebliche Ausgabenvermehrung zu bestreiten, der wir uns nicht entziehen können. Wir haben mehr zu bezahlen, als im Etat angenommen ist, für Kohlen, für alle Betriebsmaterialien, für Löhne, für Gehälter auch in gewissem Umfange, d. h. soweit sie nicht etatsmässige sind, und ähnliche Positionen. Diese Positionen sind erheblich und werden das Nettoergebniss nicht unbeträchtlich beeinträchtigen.

Wenn dann — ich möchte das gleich anschliessen — gesagt ist, auch für das künftige Jahr würde vielleicht das Resultat in Bezug auf die Ausgaben sich anders gestalten, die Preise, wie sie angenommen worden sind für Kohlen und andere Materialien würden vielleicht nicht zureichen, so kann ich diesen Zweifel unterschreiben. Die Preise sind inzwischen schon in die Höhe gegangen, aber, meine Herren, es wird uns dann nichts anderes übrig bleiben, als das zu thun, was wir jetzt auch schon gethan haben, die höheren Preise zu bezahlen, denn die Bedürfnisse müssen eben gedeckt werden, und hoffen wir, dass durch Mehreinnahmen dieses Plus an Ausgaben gedeckt wird, so dass der etatsmässige Ueberschuss sich nicht vermindert. Sehen wir nun den Etat etwas genauer an, so ist es vielleicht auffällig, dass die Ueberschüsse, wie sie gedacht worden sind, für das nächste Jahr hinter den Ueberschüssen, die der Herr Finanzminister bei der letzten Berathung des Etats als wahrscheinlich in Aussicht stellte, zurückbleiben.

Ich will das durch einige Zahlen erläutern und auch zugleich den Grund angeben, weshalb dies der Fall ist. Es wird zu hoffen sein, dass der Ueberschuss über die Verzinsung der Eisenbahn-Kapitalschuld für das laufende Etatsjahr sich beläuft auf rund 148 Millionen, für das nächste Jahr ist derselbe nur auf 143 Millionen angenommen, weil sehr viele Positionen auf den Etat der Staatsschulden-Verwaltung übergehen, nämlich für konvertirte Prioritätsobligationen. Nehme ich lieber den Satz an, der sich für die Verzinsung und Tilgung der ganzen Staatsschuld ergibt, so beträgt der Mehrüberschuss der über die Verzinsung usw. der gesammten Staatsschuld erforderlichen Summen für das laufende Jahr 117 200 000 ℳ, für das nächste Jahr 111 463 000 ℳ in runder Summe. Es beruht das eben darauf, dass wir auch bei der Schätzung der Einnahmen und bei der Schätzung der Ausgaben für die nächsten Jahre uns von einer durchaus gebotenen Vorsicht leiten lassen müssen.

Die Auffassung, als wenn, wie der Herr Abg. Rickert bei der ersten Berathung des Etats hier aussprach, wir auf Mehreinnahmen von einigen Dutzend Millionen rechnen dürfen, die wage ich nicht zu theilen. (Abg. Rickert: Abwarten!) — Abwarten! gewiss, ich würde mich freuen, wenn der Herr Abg. Rickert Recht hätte, aber dass die Ausgaben sich auch vermehren werden, daran ist nicht zu zweifeln.

Es ist bereits vom Herrn Abg. Simon anerkennend erwähnt worden, dass die Verwaltung die günstige Zeit zu benutzen bemüht gewesen sei, um Verbesserungen zu erreichen. Sie finden eine grosse Menge von Ausgaben für die Wohltahrtseinrichtungen, deren die Verwaltung sich erfreut; Sie finden weiter eine grosse Vermehrung der etatsmässigen Stellen der Beamten — es sind mehr als vierthalbtausend, die allein hier im Etat erscheinen —; Sie finden wiederum Verbesserungen des Einkommens für Beamte verschiedener Kategorien, ausserdem eine starke Vermehrung der Erneuerungen, ich möchte sagen, antizipiate Erneuerungen, weil wir voraussichtlich nicht alles werden ausrangiren, was erneuert werden soll.

Die Gehaltsaufbesserungen, die wir hier in Aussicht genommen haben und die hoffentlich Ihre Zustimmung finden werden, sollen die Grundlage bieten auch für die demnächstigen Besoldungsaufbesserungen, welche die Königliche Staatsregierung hat in Aussicht nehmen können. Dass ich — und das antworte ich dem Herrn Abg. Berger — für die Beamten meines Ressorts thun werde, was irgendwie möglich ist, versteht sich von selbst, und wenn der Herr Minister für Landwirthschaft speziell für die Oberförster eingetreten ist, so will ich gleich bemerken: er hat diese Kategorie von Beamten, obgleich sie einem anderen Ressort angehören, die Bauinspektoren im Auge, und so werde ich besonders für die Bauinspektoren eintreten. Ich glaube, dass diese Kategorie von Beamten und viele anderen mit einer Gehaltsaufbesserung bedacht werden müssen, soweit unsere Mittel reichen. Weiter will ich hinzufügen — Herr Abg. Berger hat das auch bemerkt —, die Beamten, die noch nicht etatsmässig angestellt sind, müssen zu lange warten auf eine etatsmässige Anstellung. Ich theile diese Auffassung auch und kann Ihnen zu Ihrer Beruhigung sagen, dass ich mit dem Herrn Finanzminister in Verbindung getreten bin, um für die Zukunft eine entsprechende Verbesserung herbeizuführen, soweit es möglich ist.

Volle Zufriedenheit werden wir ja nicht schaffen können, aber soweit es möglich ist, werden wir versuchen, die Beamten zufrieden zu machen, und die Wünsche, die auf diesem Gebiete hervortreten, in billiger Weise auch zu erfüllen.

Es ist dann noch ein weiteres Kapitel berührt worden, nämlich das Kapitel der Wagenbeschaffung. Ja, meine Herren, ich weiss nicht, wie oft ich darauf zurückkommen soll, wenn uns der Vorwurf gemacht wird, wir hätten nicht rechtzeitig das Bedürfniss befriedigt. Ich kann das auch heute nicht zugeben, selbst nach der ausgiebigsten Prüfung nicht; denn wollen Sie sich einmal vergegenwärtigen, welche Summen für Betriebsmittel im Laufe der Jahre — wir haben ja niemals aufgehört, Betriebsmittel zu beschaffen — schon seit den 80er Jahren aufgewendet worden sind. Es sind beinahe 81 Millionen, welche durch die verschiedenen Sekundärbahngesetze und durch die Erweiterungsgesetze der Staatsbahnen zur Ausgabe gekommen sind. Jahr für Jahr — und wenn ich rückwärts anfange von 1889, wo wir 50 Millionen erbeten haben, im Jahre 1888 über 9,25 Millionen, im Jahre 1887 über 8,50 Millionen, 1886 über 9 Millionen, im Jahre 1885 beinahe 9 Millionen, 1884 über 11 Millionen, 1883 über 7 Millionen Mark usw. sind begehrt und beschafft worden. Nun will ich das ja erkennen, wenn wir das voraussehen könnten, — wir haben es nicht voraussehen können und die Interessenten auch nicht — dass man mehr Neuanschaffungen würde vornehmen müssen, dann würden wir ja gut gethan haben, in früheren Jahren noch mehr zu beschaffen. Allein ich bitte Sie, nicht zu vergessen — die Herren, welche längere Zeit im Hause sind, werden sich dessen wohl noch erinnern — dass wir in den Jahren 1885 und 1886 einen Rückgang des Verkehrs hatten, dass dieser Rückgang mehrere Prozente betrug — und dass keine Aussicht war, es werde der Verkehr sich wieder steigern. Ich erinnere mich noch recht lebhaft, dass der leider verstorbene Abg. Büchtemann gerade auf diesen Punkt hinwies und sagte, wir werden wohl sobald eine Verbesserung nicht erleben. Wie würde es damals wohl ausgesehen haben, wenn wir mit dem Antrage an Sie herangetreten wären: Wir sehen zwar keine Verbesserung für die Zukunft, haben keine Bedürfnisse, aber möchten die Fabriken gerne beschäftigen, wir bitten um so und so viele Millionen zur Anschaffung von Betriebsmitteln. Wir werden sie aufstellen, hier und dort, Wagen- und Lokomotivschuppen bauen, die Wagen und Lokomotiven werden auch an Werth verlieren; vielleicht wird auch, wenn wir sie in Betrieb nehmen können, die Konstruktion nicht mehr passen. — Ich glaube, Sie würden uns damals gesagt haben, dass Sie sich darauf hätten unmöglich einlassen können. Diese Auffassung ist auch hier im Hohen Hause ausgesprochen worden und zwar aus der nationalliberalen Partei selbst. Ein leider jetzt wegen Krankheit abgehaltenes beredtes Mitglied dieser Partei hat damals auf eine Anfrage, die von einer anderen Seite kam, ausdrücklich erklärt: es würde nicht zu rechtfertigen sein, wenn man, lediglich um den Fabriken Beschäftigung zu geben, etwas anschaffen sollte, was nicht Bedürfniss. Aber mit einem Punkte komme ich doch den Herren entgegen: soweit wir können, wollen wir vorsorglich doch in diese Beschaffungen eintreten. Unsere jetzigen Einrichtungen gehen dahin, dass wir Bestellungen machen, nicht zur augenblicklichen Befriedigung aller Wagenbau- und Lokomotivfabriken, dass wir nicht zu einem bestimmten Termin die Wagen geliefert haben wollen, sondern den Fabrikanten sagen: sagt uns, zu welchen Preisen und zu welcher Zeit könnt Ihr uns Wagen bauen? Auf diese Weise bekommen wir, denke ich, billigere Wagen und erreichen auf diese Weise auch, dass die Fabriken gleichmässige Beschäftigung haben; denn das leugne ich gar nicht: so lange es uns möglich bleibt und die Preise nicht zu hoch sind, werden wir das Inland lieber beschäftigen als das Ausland. Das ist ein Grundsatz, den wir immer eingehalten haben. Im Auslande würden wir sie vielleicht etwas billiger bekommen können, wenn man aber genau zusieht, so ist es nicht die Qualität, die wir wünschen. Dann bedenken Sie doch, wie der Aufschwung des Verkehrs stattgefunden hat, wie kolossal die Prozentsätze gewesen sind, um welche der Verkehr in einzelnen Branchen sich gehoben hat. Ich habe nun eine Nachweisung hier vor mir, wonach im Jahre 1888/89 in dem Norddeutschen Verkehrsgebiet einschliesslich Mecklenburg und Königreich Sachsen der Verkehr im grossen und ganzen gestiegen ist um 17 %, bei Steinkohlen um 17,56 %, bei Braunkohlen um 5,29 %, bei Erzen um 35 %, bei Fabrikeisen 21 %, rohen und gebrannten Steinen 31 %, Cement 35 %, Düngemitteln 31 % — ich lasse immer die Bruchtheile weg —, Mehl um 22 %, Kartoffeln um 47 %, allerdings wohl nur infolge einer Konjunktur, Holz um 21 %. Das, meine Herren, ist ein sprungweiser Verkehr, auf den man sich nicht wohl einrichten konnte. Und wann ist dieser grosse Verkehr gekommen? Im Jahre 1888, als die Sicherheit bestand, dass uns der Friede erhalten bleiben würde. Da haben wir erst den Muth bekommen, in allen Gewerbszweigen mit Neubeschaffungen, mit Verbesserungen und Vermehrung der Produktion vorzugehen, wie es geschehen ist. Ich glaube also, dass ich diesem Vorwurf noch einige andere Umstände entgegensetzen könnte, nicht allein, dass das Bedürfniss nicht vorherzusehen war, sondern auch den Umstand, dass wir vielleicht nicht — das will ich zugeben — ganz soviel beschafft haben für die Sekundärbahnen, als dies die Entwickelung des Verkehrs demnächst als nothwendig herausstellte.

Dann sind wir auch von unseren Nachbarverwaltungen im Stich gelassen worden. Sie haben nicht das beigestellt, was sie hätten beistellen sollen. Sie werden sich erinnern, dass ich im vorigen Jahre anführen konnte, wie die Zahl der Achskilometer, welche wir für andere Bahnen mitleisten mussten, auf nicht weniger als 124 Millionen sich belief. Es kommt weiter hinzu, dass sich unser Exportgebiet ganz erheblich erweitert hat im Laufe der Zeit — wir senden unsere Wagen nach Italien, sie gehen nach den Balkanländern usw., es dauert lange, bis sie zurückkommen. Wir sind ein stark exportirendes Land geworden, und das ist gut, es legt uns dieser Umstand aber grosse Leistungen auf. Ganz unzweifelhaft hat auch mitunter die Spekulation den Wagenmangel als Vorwand benutzt, um lästige oder weniger günstige Verbindlichkeiten hinauszuschieben und zu günstigeren Preisen abzuschliessen. Nun bitte ich aber — was noch für diesen Winter hinzukommt — noch besonders in Betracht zu ziehen die ausserordentlichen Schwierigkeiten, die uns erwachsen sind durch die Arbeiterbewegung. Bald war der Verkehr in dieser, bald in jener Richtung zu dirigiren, er musste anders organisirt werden; die Wagen mussten hin und her geworfen werden; es war kein fester Turnus hineinzubringen. Trotzdem haben wir es in diesem Winter fertig gebracht — meines Wissens seit mehr als 20 Jahren zum ersten Mal — den Verkehr zu bewältigen, ohne dass die Ladefristen an irgend einem Punkte verkürzt wurden. Auf diesem Standpunkt zu bleiben, das wird und muss unsere Aufgabe sein.

Gehe ich dann zu einzelnen Bemerkungen über, die der Herr Abg. Simon gemacht hat, so, glaube ich, hat er, was die Kohlenpreise betrifft, wie schon erwähnt, vielleicht nicht Unrecht, dass wir höhere Preise bezahlen müssen, als im Etat eingestellt sind. Das weitere wird abzuwarten sein. Wir werden dann eine Ueberschreitung haben, die sich hoffentlich durch Einnahmevermehrung auf der anderen Seite ausgleicht. Etwas ähnliches werden wir vielleicht bei anderen Positionen des Etats, bei den Löhnen und den Preisen für Material, haben.

Der Herr Abg. Berger hat dann noch berührt die Frage der Sommerfahrpläne. Meinerseits ist schon früher gesagt, dass meine ursprüngliche Ansicht dahin ging, man solle den Sommerfahrplan am 15. Mai eröffnen und ihn am 15. Oktober schliessen. So war es auch früher, es ist aber geändert worden, und war nicht auf unseren Wunsch, und nicht mit unserem Wunsch in der Weise, wie es jetzt besteht, dass am 1. Juni erst der Sommerfahrplan beginnt.

Wir sind aber — wie der Herr Abg. Berger mir eine so grosse Macht zutrauen kann, dass ich das ändern könnte, weiss ich nicht — in der Lage, das acceptiren zu müssen, was auf der Fahrplankonferenz für ganz Europa festgesetzt ist. Wir konnten da nicht allein für uns sagen: wir wollen den Fahrplan schon am 15. Mai einführen, wir würden dann keine Anschlüsse gehabt haben. Die Oesterreichische, die Italienische, die Englische, die Französische, die Belgische, die Niederländische, die Russische — alle diese Verwaltungen sind bei dieser Fahrplankonferenz betheiligt — kürzlich hat sie in Rom getagt — und glauben Sie mir, es würde für uns ein vergebliches Bemühen gewesen sein, eine Aenderung herbeizuführen. Gerade von Seiten verschiedener Privatverwaltungen ist darauf gedrungen worden, den Sommerfahrplan nicht früher eintreten zu lassen. Es ist ja zu beklagen gewesen, dass wir im vorigen Jahre einen Sommerfahrplan nicht früher eintreten lassen konnten, wo der Sommer so sehr früh kam. Aber wir haben

uns unsererseits so viel als möglich dadurch zu helfen gesucht, dass wir eine Menge von Lokalzügen, die ja unabhängig von dem allgemeinen Fahrplan sind, haben einlegen lassen, um dem Bedürfniss zu genügen.

Die schon gestreifte Frage der Ermässigung der Fahrpreise für Kranke, die nach Bädern oder Heilanstalten sich begeben sollen, werde ich nochmals eingehend sehr gern prüfen und möglichst zu erledigen suchen in dem Sinne, wie ihn der Herr Abg. Berger zum Ausdruck gebracht hat.

Die Frage der Beförderung der Reservisten und Kadetten mit Schnellzügen kann ich in diesem Augenblick nicht vollständig beantworten. So viel ich mich erinnere, ist für die Kadetten nur eine bestimmte Anzahl von Zügen zur Benutzung freigelassen, aber auch ebenso eine bestimmte Anzahl von Zügen für die Reservisten.

Meiner persönlichen Ansicht würde es entsprechen, beide gleichmässig zu behandeln; allein Sie werden mir zugeben, dass es Zeiten gibt, wo das nicht möglich sein würde. Wir werden keine Schnellzüge befördern können, die Güterzugstärke haben. Aber was in dieser Beziehung geschehen kann, möchte ich im Interesse unserer braven Soldaten gern thun.

Zum Schluss kann ich nur wiederholen, was ich vorhin sagte: wir nehmen jede Kritik dankbar auf; wir werden versuchen, den Uebelständen, die uns bezeichnet werden, Abhilfe zu verschaffen und mit Ihnen gemeinsam dahin zu wirken, dass unsere Staatseisenbahn-Verwaltung ihre Aufgabe so erfüllt, wie wir uns das bei der Verstaatlichung gedacht haben und wie das Land es wünscht.

Abg. Brömel (dfr.): Der Minister meint, dass der Abg. Rickert die voraussichtliche Ueberschreitung der Eisenbahneinnahmen um ein paar Dutzend Millionen zu hoch gegriffen habe, aber die Ergebnisse früherer Jahre haben derselben Annahme des Abg. Rickert, die er wiederholt ausgesprochen, Recht gegeben. Wenn der Minister wünschte, dass ein anderes Reservoir anstatt der Eisenbahnüberschüsse zur Deckung der Staatsausgaben gefunden würde, so wollen wir ein solches durch neue Steuern nicht schaffen. — Das Eindringen des Kartellunwesens in unsere industriellen Verhältnisse muss selbst die Freunde solcher Produktionsvereinigungen bedenklich machen. Gerade die Eisenbahnverwaltung sei an einer richtigen Preisbildung interessirt, die aber durch die Kartelle verhindert werde. Beim Bestehen von Kartellen wäre eine weitgehende Frachtermässigung für dieses oder jenes Massenprodukt allerdings bedenklich, die Frachtersparniss werde dann nicht den Konsumenten zu gute kommen, sondern nur einem kleinen Kreise von koalirten Produzenten. — An Gehaltserhöhungen für Beamte sieht der vorliegende Etat 7 600 000 *M.* vor, eine grosse Summe; aber sie vertheilt sich auf 163 000 Beamte und Arbeiter. Die im vorigen Jahre empfohlene Verbesserung der Gehälter der Eisenbahntelegraphisten und der Lademeister sei berücksichtigt, aber sehr gering. In den Genuss des erhöhten Höchstgehalts gelangten dieselben aber erst, nachdem sie in Zeiträumen von 3 Jahren 6 resp. 9 Gehaltsstufen zurückgelegt haben. Das Mindestgehalt der Schaffner, einer Beamtenklasse, welche zu jeder Zeit ihren schweren Dienst zu versehen hat, solle von 780 auf 810 *M.* erhöht werden, also um 30 *M.* pro Jahr, 2½ *M.* pro Monat und 8 ₰ pro Tag, das sei zu karg. Auch bei dem Höchstgehalt kämen die Schaffner schlecht weg, insofern nur das ausnahmsweise Höchstgehalt von 1 050 *M.* nun zur Regel gemacht werde. Er wünsche, dass die allgemeine Verbesserung der Besoldung ganz besonders dieser Beamtenkategorie zu gute komme. Auf eine Petition der Beamten, welche sich im vorigen Jahre beschwerten, dass sie in der niedrigsten Servisklasse seien, sei zugesagt, eine Zwischenklasse zwischen der dritten und vierten zu schaffen. Dieser Etat bringe aber keine Aenderung; er bitte darüber um Auskunft. Die Lohnerhöhung für die Eisenbahnarbeiter sei auch sehr gering, diese Arbeiter bekämen von der Staatsbahnverwaltung kaum so viel wie vor 15 Jahren von den Privatbahnen. Bei den Bahnarbeitern handele es sich nicht um eine fluktuirende Arbeiterbevölkerung, sondern um Arbeiter, welche Jahrzehnte lang treu ihre Dienste bei der Bahn thun. — Bezüglich der Beschaffung neuer Betriebsmittel sei die neue Einrichtung, dass Rückstände aus dem betreffenden Fonds im nächsten Jahre verwendet werden können, anerkennenswerth, ebenso wie dass dieser Fonds um 13 Millionen erhöht worden sei. In stillen industriellen Zeiten auf eine Vermehrung der Betriebsmittel Bedacht zu nehmen, wie der Abg. Berger will, sei aber nur in sehr engen Grenzen möglich, denn es müssten zur Aufbewahrung neuer Wagen besondere Räume beschafft werden. Wenn ein Fabrikant in stillen Zeiten seine Produktion vermehrt, so thue er es, um zu niedrigeren Preisen einen erhöhten Absatz zu erzielen. Deshalb müsse auch die Staatsbahnverwaltung ihre Betriebsmittel durch Herabsetzung ihrer Tarife höher verwerthen. Die vorgeschlagenen Tarifermässigungen dedürften langer Zeit zu ihrer Durchführung und werden erst in Kraft treten, wenn wir wieder mit niedrigen Preisen rechnen. Gehe die Staatsbahnverwaltung unter Berücksichtigung dieser Umstände vor, so werde sie wie ein umsichtiger Industrieller handeln.

Abg. Graf Limburg-Stirum: Hinsichtlich der Beamtengehälter wolle er bemerken: der Vortheil des Beamtenstandes sei, dass er stets gleichmässige Einkünfte habe und durch Pension vor Noth im Alter geschützt sei. Dagegen hängen die Industriellen davon ab, wie die Industrie geht. Stelle man die Eisenbahnbeamten mit denen der Industrie zusammen, so müssten auch die Einnahmen der Eisenbahnbeamten zurückgehen, wenn die Eisenbahneinnahmen heruntergehen; dafür würden sich die Beamten schön bedanken. Die Grenzen müssten deshalb bestehen bleiben, die dem Beamtenstande seiner Natur nach gezogen sind.

Abg. Tramm bittet den Minister, bei den Gehaltserhöhungen endlich generell das Ascensionssystem durch das System der Alterszulagen zu ersetzen. Ferner müsse das System der Lokalzulagen besser ausgebildet werden, und schliesslich weiteren Kreisen von Beamten die Wohlthat der Gehaltserhöhungen zu theil werden.

Ministerialdirektor Brefeld: Dem Herrn Vorredner ist entgangen, dass die Regulirung der Gehälter nach Alterszulagen schon jetzt eingeführt ist. Dass die Büreaubeamten 12 bis 15 Jahre auf Anstellung warten müssen, ist nicht richtig. Wir überwachen die Ascensionsverhältnisse der Beamten genau, um sofort einzugreifen, wo es nöthig ist. Die Sache liegt so, dass bei sämmtlichen Direktionen die Anwärter bis einschl. 1880 zur Anstellung gekommen sind, und dass nur bei einer Direktion ein geringer Rückstand aus 1879 vorhanden ist.

Abg. Graf Kanitz (k.) wünscht einen weiteren Ausbau unseres Systems der Ausnahmetarife, als einer Waffe, mit der der Minister die Konkurrenz ausländischer Produkte wirksam bekämpfen kann. Dass gewisse Preiskoalitionen in Thätigkeit sind, ist kein Zweifel, obwohl sie sehr im geheimen arbeiten. Die Preissteigerung der Kohlen hat aber auch andere Ursachen. Durch die Erkrankung zahlreicher Arbeiter ist z. B. im Dezember und Januar die Produktion bedeutend geringer gewesen. Durch eine Tarifermässigung würde nur die Englische Kohle zu Ungunsten der heimischen Produktion ins Land gebracht werden. —

Wir müssen verzichten über weitere Einzelheiten der Debatte zu referiren und bemerken nur, dass der Einnahmeetat bewilligt und der Bericht über die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt wurde. Ebenso wurden die persönlichen und sachlichen Ausgaben ohne erhebliche Debatte bewilligt, desgleichen Kap. 31 der Ausgaben „Zinsen und Armortisationsbeträge". Beim Kap. 32 „Centralverwaltung" bemängelte Abg. Brömel, dass die höheren Beamten, welche in den Eisenbahndienst übergingen, keine besondere fachwissenschaftliche Ausbildung erführen; die bezüglichen Vorlesungen in Berlin, Breslau und Bonn, die schwach besucht seien, könnten nicht genügen. Der Ministerialdirektor Brefeld bemerkte darauf, dass eine besondere fachwissenschaftliche Ausbildung dieser höheren Beamten nicht nothwendig sei. Die Vorlesungen würden entsprechend der geringen Anzahl von Personen, die in den höheren Eisenbahndienst einträten, natürlich nur von wenig Zuhörern besucht. Der Besuch der Vorlesungen werde von den Betreffenden durchaus verlangt. Auf eine Anfrage des Abg. Brömel erklärte der Regierungskommissar Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Dückers, dass die Erwägungen darüber, ob bei den Wohnungsgeld-Zuschüssen zwischen der 4. und 5. Servisklasse eine neue eingeschoben werden solle, zu einem Ergebniss noch nicht geführt hätten. Kap. 32 wurde bewilligt, ebenso ohne Debatte Kap. 33 „Technische Eisenbahnschule zu Nippes". Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben gelangten nach unerheblicher Debatte zur Annahme.

Der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1888/89 wurde nach unwesentlicher Diskussion zwischen dem Abg. Brömel und dem Regierungskommissar Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Dückers durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt.

Das Gleiche geschah bezüglich des Berichts über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung während des Zeitraums vom 1. Oktober 1888 bis dahin 1889.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 14.)

III. Weizen und Spelz.

Das III. Kartenblatt behandelt die Artikel Weizen und Spelz, für welche das Ernteergebniss im Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) eine Abnahme von 421 025 t = 12,8 % gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres nachweist. Von dieser Abnahme kommen auf Preussen 166 520 t, Bayern 83 764 t Württemberg 62 190 t, Baden 25 227 t, Mecklenburg, Schwerin und Strelitz 37 942 t, Elsass-Lothringen 43 168 t und die übrigen Deutschen Staaten 11 356 t, während sich bei Sachsen eine Zunahme von 9 142 t ergeben hat.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1888) betrug 330 834 t, d. i. gegen das Vorjahr 211 408 t = 63,9 % weniger, und die Ausfuhr 1 112 t, d. i. gegen das Vorjahr 1 728 t = 155,4 % weniger. Bei der Einfuhr waren hauptsächlich Russland mit 149 719 t, Oesterreich-Ungarn mit 120 272 t, Belgien mit 9 658 t betheiligt.

Die Beförderung von Weizen und Spelz auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschl. der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 2 123 832 t, d. i. 173 266 t = 8,1 % mehr gegen die Ziffer des Vorjahres.

Die nachstehende Uebersicht ergibt, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches und des Auslandes im Versand bezw. Empfang im Jahre 1888 sowie im Vergleiche mit dem Vorjahre betheiligt waren.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Versand				Empfang		
			nach den übrigen Bezirken			aus den Bezirken		
Verkehrsgebiete	Jahr	in den eigenen Bezirken (Lokalverkehr) t	des Deutschen Reiches t	des Auslandes t	zusammen t	des Deutschen Reiches (ausschl. Lokalverkehr) t	des Auslandes t	zusammen (einschl. Lokalverkehr Spalte 3) t
Deutschland:								
I. Nord-westl.	1888	82133	101682	3127	136942	123461	3726	209320
	1887	*81453*	*96506*	*4558*	*182517*	*104554*	*4560*	*190567*
II. Süd-	1888	198300	241859	62001	502160	271041	75247	544588
	1887	*181029*	*234865*	*88484*	*504378*	*270781*	*61863*	*513673*
III. Nord-	1888	198693	212498	169	411360	142169	524	341386
	1887	*197754*	*212956*	*163*	*410873*	*160274*	*187*	*358215*
IV. Mittel-	1888	192089	69061	350	261500	134954	31562	358605
	1887	*186782*	*81168*	*414*	*268364*	*136533*	*30904*	*354219*
V. Ost-	1888	160073	202129	482	362684	155604	288127	603804
	1887	*133205*	*188686*	*400*	*322291*	*142039*	*164629*	*439873*
VI. Ausland	1888	—	399186	—	399186	66129	—	66129
	1887	—	*262143*	—	*262143*	*94019*	—	*94019*
Zusammen I—VI	1888	831288	1226415	66129	2123832	893358	399186	2123832
	1887	*780223*	*1076324*	*94019*	*1950566*	*908200*	*262143*	*1950566*

In Prozenten des Gesammt-Versandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

	Versand %	Empfang %		Versand %	Empfang %
I. Nordwestliches Deutschland	8,8	9,9	a) des Deutschen Reiches	57,7	42,1
II. Süddeutschland	23,6	25,6	b) des Auslandes	3,1	18,8
III. Norddeutschland	19,4	16,1	davon kommen auf:		
IV. Mitteldeutschland	12,3	16,9	Preussen	50,6	60,1
V. Ostdeutschland	17,1	28,4	Sachsen	4,2	9,6
VI. Ausland	18,8	3,1	Bayern	11,1	9,9
oder:			Mecklenburg	2,9	2,1
			Hessen	0,4	0,6
1. in/aus den eigenen Bezirken	39,1	39,1	Baden*)	8,7	5,1
			Württemberg	1,5	5,9
2. nach/aus den übrigen Bezirken			Elsass-Lothringen	1,8	3,6
			das Ausland	18,8	3,1

*) Einschliesslich Ludwigshafen.

Von den Orten, welche grössere Mengen im Versand aufweisen, sind zu nennen:

Mannheim	mit 141 873 t	Neuss	mit 7 853 t
Duisburg	„ 39 434 „	Posen	„ 6 481 „
Ludwigshafen	„ 20 385 „	Halle	„ 6 209 „
Ruhrort, Hafen	„ 13 464 „	Konstanz	„ 6 072 „
Köln	„ 11 186 „	Merseburg	„ 5 844 „
Frankfurt a/M.	„ 10 819 „	Stallupönen	„ 5 051 „
Lübeck	„ 8 217 „	Briesen	„ 5 023 „
Heilbronn	„ 8 028 „		

während als solche im Empfange die Stationen

Danzig	mit 155 466 t	Hameln	mit 16 861 t
Königsberg i/Pr.	„ 45 642 „	Magdeburg	„ 15 388 „
Breslau	„ 36 324 „	Basel	„ 10 960 „
Halle	„ 22 958 „	Strassburg i/Els.	„ 10 710 „
Berlin	„ 19 054 „		

nachgewiesen werden.

Ueber den Umfang des Verkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen (im Eingang, Durchgang und Ausgang) geben die folgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgange, auf der tabellarischen Uebersicht im Durchgange) von 2 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

der Memel mit dem Kurischen Haff	an 3 Stationen	im Durchgang	16 800 t
des Pregels mit dem Frischen Haff	„ 2 „	„ Eingang	47 551 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	8 747 „
	„ 1 „	„ Ausgang	25 859 „
der Weichsel	„ 3 Stationen	„ Durchgang	85 740 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ „	5 500 „
„ Elbe	„ 5 „	„ Eingang	32 549 „
	„ 7 „	„ Durchgang	55 399 „
	„ 3 „	„ Ausgang	24 513 „
„ Weser	„ 1 Station	„ Durchgang	4 850 „
	„ 1 „	„ Ausgang	4 048 „
„ Ems	„ 1 „	„ Eingang	2 045 „
	„ 1 „	„ Durchgang	2 045 „
des Rheins	„ 10 Stationen	„ Eingang	309 709 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	295 469 „
	„ 1 „	„ Ausgang	4 559 „
im Gebiete des Bodensees	„ 1 „	„ „	50 410 „
der Donau	„ 2 Stationen	„ Eingang	118 880 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	117 202 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 88 078

davon

in Stettin	2 378 t
„ Lübeck	9 841 „
„ Kiel	15 852 „
„ Altona	35 211 „
„ Hamburg	20 422 „
„ Geestemünde	4 374 „

mit

21 568 t	aus Deutschen Häfen,
29 088 „	„ Russland,
661 „	„ Dänemark,
254 „	„ d. Niederlanden,
464 „	„ Grossbritannien,
23 802 „	„ Rumänien,
4 224 „	„ Bulgarien,
160 „	„ der Türkei,
2 544 „	„ Südamerika,
851 „	„ d. Verein. Staaten,
4 249 „	„ Argentinien,
107 „	„ Japan,
99 „	„ Brit. Ostindien,
7 „	„ anderen fremden Ländern.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 377 523 t

davon

in Memel	2 047 t
„ Pillau	194 900 „
„ Danzig	158 388 „
„ Stettin	13 074 „
„ Lübeck	2 022 „
„ Hamburg	7 092 „

mit

44 645 t	nach Deutschen Häfen,
28 399 „	„ Dänemark,
23 356 „	„ Schweden,
5 127 „	„ Norwegen,
77 780 „	„ Niederlanden,
27 503 „	„ Belgien,
5 437 „	„ Frankreich,
165 195 „	„ Grossbritannien,
81 „	„ Russland.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 616 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 647 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (Aufhebung der Bedingung der Rundfahrt), (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 672 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in den von der Französischen Nordbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehr und Verspätungen im Dezember v. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Dezember v. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 256,40 km befördert: An fahrplanmässigen Zügen: 16 414 Schnellzüge, 157 303 Personenzüge, 85 606 gemischte Züge und 148 061 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 734 Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 35 404 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 923 159 630 Achskm bewegt, von denen 262 851 878 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Von den 259 323 fahrplanmässigen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im ganzen 4 864 oder 1,88 % (gegen 1,14 % in demselben Monat des Vorjahres und 1,08 % im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 968 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 896 Verspätungen (= 1,12 %) zur Last fallen (gegen 0,74 % im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 237 347 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 563 oder 0,66 %, mithin 0,46 % weniger. Infolge der Verspätungen wurden 3 076 Anschlüsse versäumt (gegen 1 619 in demselben Monat des Vorjahres und 1 656 im Vormonat). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf je eine Verspätung entfallenden Züge und Achskilometer geordnet; danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Werrabahn und die Hessische Ludwigsbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Zahl der Verspätungen nach der Zahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen.

Unfälle im Dezember v. J.

Nach der ebenfalls vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Dezember v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen auf freier Bahn, 26 Entgleisungen und 36 Zusammenstösse in Stationen und 247 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 276 Personen verunglückt, sowie 86 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 174 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 10 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Magdeburg, 5 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und je 1 Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Hannover und zu Bromberg; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 46 getödtet und 181 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 14 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 32 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 31 561,01 km Betriebslänge und 888 235 826 geförderten Achskilometern) 291 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu zu Köln (rechtsrheinische) (39), zu Berlin (35) und zu Breslau (34); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische), zu Elberfeld und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 883,28 km Betriebslänge und 24 034 153 geförderten Achskilometern) 21 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 17 Fälle, auf die Werra-Eisenbahn und auf die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn je 2 Fälle. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 751,26 km Betriebslänge und 10 889 651 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, und zwar auf die Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn, sowie auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn je 2 Fälle, auf die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn je 1 Fall.

Der Reichsbahn-Sommerfahrplan 1890.

Im Sommerfahrplan der Reichs-Eisenbahnen sind verschiedene wesentliche Fahrplanänderungen vorgesehen. Zur Hebung der geschäftlichen Beziehungen zwischen Strassburg bezw. dem Elsass und den altdeutschen Landestheilen wird ein Schnellzug Strassburg-Frankfurt a/M. und umgekehrt eingelegt. Der Zug führt sämmtliche 3 Klassen, verlässt Strassburg 6.20 Vorm. Ortszeit und trifft über Weissenburg in Frankfurt a/M., im Anschluss an die Schnellzüge nach Norddeutschland, um 11.16 Vorm. ein. Der Gegenzug verlässt Frankfurt a/M. um 4.25 Nachm. mit Anschluss von Halle bezw. Leipzig und trifft 9.20 Nachts in Strassburg ein. Die Strassburger finden somit Gelegenheit, in einem Tage von Strassburg nach Frankfurt a/M. und zurück fahren zu können, wobei ein fünfstündiger Aufenthalt zur Erledigung von Geschäften verbleibt.

Der Nachtschnellzug Mailand-Basel findet in Mailand vom Sommerfahrplan ab Anschluss an den sogenannten Blitzzug Rom-Mailand. Infolge späteren Eintreffens dieses Zuges in Basel muss die Abfahrt des Zuges 1 nach Luxemburg in Basel von 8.10 Vorm. auf 9.10 Vorm. verlegt werden. Um aber gleichwohl den Anschluss nach Ostende in Luxemburg zu erreichen, wird der Zug mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit unter Vermeidung aller entbehrlichen Aufenthalte durchgeführt. Ankunft in Luxemburg erfolgt 3.45 Nachm.

Zur Verbesserung der Verbindung Metz-Strassburg ist die Abfahrt des Personenzugs 124 von Metz auf 6.10 Vorm. (bisher 6.45 Vorm.) festgesetzt worden. Durch Beschleunigung wird die Ankunft in Strassburg um fast eine Stunde früher erreicht, und zwar 10.25 Vorm. (jetzt 11.13 Vorm.).

Um eine bessere Verbindung zwischen Trier bezw. Saarbrücken und Strassburg herzustellen, wird auf der Strecke Saargemünd-Niederbronn, zum Anschluss an die Züge 323, 326, in jeder Richtung ein beschleunigter Personenzug eingelegt. Der Zug verlässt Saargemünd, mit Anschluss an den um 7.21 Vorm. in Trier abgehenden Personenzug, um 10.30 Vorm. und trifft in Strassburg 1.56 Nachm. ein. Die Fahrt Trier-Strassburg wird hierdurch um 2½ Stunden abgekürzt. Der Gegenzug verlässt Hagenau um 10.53 Vorm. und trifft in Saargemünd um 1.24 Nachm. ein; wegen direkter Weiterführung nach Saarbrücken bezw. Trier schweben noch Verhandlungen.

Neben diesen hauptsächlichen Verbesserungen, welche wiederum zum Theil den vielfach auf Vermehrung der Verbindungen der Reichslande mit Altdeutschland geäusserten Wünschen Rechnung tragen, sind noch eine Reihe Aenderungen mehr örtlicher Natur vorgesehen worden, deren Einzelaufführung zu weit führen würde.

Berlin-Frankfurt a/M.

Wie die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. bekannt gibt, werden mit dem 1. Februar d. J. die Beschränkungen, welche bisher in der Benutzung der beiden Haupt-Schnellzüge zwischen Berlin und Frankfurt a/M. über Belzig-Nordhausen-Eichenberg-Bebra bestanden, versuchsweise aufgehoben. Bei diesen die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Frankfurt bildenden Schnellzügen Nr. 11 und 12 (Fahrzeit nur 9 Stunden) wurden zur möglichsten Vermeidung von Aufenthalt Fahrkarten nach Zwischenstationen nicht ausgegeben und auch von Zwischenstationen Fahrkarten nur nach Berlin und Frankfurt oder über Berlin und Frankfurt hinaus verkauft. Für die Benutzung dieser Züge mit Rückfahrkarten waren noch mehr Beschränkungen gegeben. Vom 1. Februar aber sind auch diese Züge zur Benutzung wie alle anderen freigegeben.

Berlin-Köln.

Wie der „Berl. Act." vernimmt, steht mit der Einführung des Sommerfahrplanes, am 1. Juni, die Einrichtung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Köln über Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Altenbecken, Hagen zu erwarten. Der neue Zug dürfte gegen Mittag Berlin verlassen und Abends gegen 8½ Uhr in Köln eintreffen. Der bestehende Mittags-Schnellzug (Eilzug) über Hannover trifft bekanntlich erst um 9 Uhr 40 Min. in Köln ein; der neue Schnellzug würde also nicht allein den bestehenden wesentlich entlasten, sondern auch die Fahrzeit beträchtlich abkürzen. Ausserdem würde derselbe selbstredend die Verkehrsinteressen des durchschnittenen Gebietes, namentlich der an der Linie belegenen grösseren Plätze namhaft fördern.

Berlin-Riesengebirge.

Zur Entlastung der Schlesischen Bahnlinie über Frankfurt a/O. und Kohlfurt, auf welcher der Verkehr derartig zugenommen hat, dass selbst die Schnellzüge in aussergewöhnlicher Stärke befördert werden müssen, soll, wie die „Voss. Ztg." hört, der Personenverkehr von Berlin nach dem Riesengebirge thunlichst über Cottbus und Görlitz geleitet werden. Zu dem Behufe ist nach den Verhandlungen des Bezirks-Eisenbahnraths beabsichtigt, mit 1. Juni d. J. auf letzterer Route 2 Nacht- und 2 Tageszüge als durchgehende Zugverbindungen neu einzuführen. Dieselben werden den Nacht-Schnellzügen Nr. 1 und 2, sowie den Tages-Personenzügen Nr. 5 und 6 der Kohlfurter Linie, aus welchen demnächst die Durchgangswagen nach und von dem Gebirge fortfallen, parallel laufen, so dass also die neue Verbindung keine Benachtheiligung für die Reisenden mit sich bringt. Für den Verkehr zwischen Berlin und Görlitz wird dieselbe sogar eine bedeutende Verbesserung sein und auch den Gebirgsreisenden eine bequemere Fahrt wie in den im Sommer in der Regel überfüllten wenigen Durchgangswagen der alten Route verstatten.

Schnellere Postverbindung zwischen Schweden und Deutschland.

Aus Stockholm schreibt man: Die schnellste Verbindung, welche bisher zwischen Schweden und dem Kontinent möglich war, ist während der Sommermonate mit einem Kurierzuge von Stockholm nach Malmö und von dort per Dampfer nach Stralsund unterhalten worden. Die Post von Stockholm nach Berlin war auf dieser Route resp. 27 und 28 Stunden unterwegs. Während des Winters muss die Post aber über Kopenhagen-Korsör-Kiel gehen, sodass zu dem Wege von Stockholm nach Berlin 43 Stunden erforderlich sind. Eine schnellere Verbindung steht nun aber in Aussicht. Da nämlich der Preussische Staat auf der Insel Rügen von Bergen nach Sassnitz eine Bahn baut, welche im Juli d. J. eröffnet werden soll, und bei letzterem Orte auch einen Hafen anlegen will, so hat die Schwedische Generalpostverwaltung eine Winter- und Sommerverbindung über Sassnitz in Aussicht genommen. Auf einer Anfrage bei der Lootsenverwaltung, welcher von den drei Häfen, Malmö, Ystadt oder Trelleborg sich am besten für die Errichtung einer Postdampfschiffs-Station für die neue Linie eignen möchte, ist Trelleborg als derjenige bezeichnet worden, der besonders für den Winterverkehr wegen seines meistens eisfreien Zustandes sich am besten eignen würde. Es sind auch nur einige Verbesserungen der Bahnstrecke nach Trelleborg erforderlich. Die Post würde auf dem Wege von Stockholm via Sassnitz nach Berlin im Winter nur 26 Stunden und im Sommer nur 24 Stunden gebrauchen und die Seereise von Trelleborg nach Sassnitz kann von schnellsegelnden Dampfern in 3½ Stunden zurückgelegt werden.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau zeigte im letzten Vierteljahr 1889 der Güterverkehr im Empfang und Versand eine Zunahme von nahezu 10 % (9,3 %) gegenüber dem gleichen Zeitraum in 1888. Die Steinkohlenabfuhr aus dem Oberschlesischen Revier erreichte im Oktober 1889 mit 1 093 893 t die höchste bisher dort erzielte Monatsziffer, blieb indess im Dezember gegenüber dem Vorjahre um nahezu 60 000 t zurück. Nach dem Direktionsbezirk Berlin und darüber hinaus wurden über 19 % mehr an Steinkohlen abgefahren, als in dem letzten Vierteljahr 1888, während die Ausfuhr nach Oesterreich und Russland die vorjährigen Ziffern nicht erreichte. Von den Güterwagen wurden 17 300 000 Achskm oder 7 % mehr als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres geleistet.

Preussische Staatsbahnen: Getreidefrachten.

Dem Vorgehen einzelner ausländischer Bahnen folgend, werden die Preussischen Staatsbahnen künftig Getreide (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste usw.) versuchsweise auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) befördern. Die Einrichtung besteht schon seit einiger Zeit in Ostpreussen im Verkehr mit Russland und bezweckt die Vermeidung von Frachtkosten für die Säcke sowie von Miethe, Zöllen usw. für dieselben. Die Beförderung soll in gewöhnlichen bedeckten Wagen erfolgen; die Verladung und die Sicherung des Getreides gegen Verstreuen liegt dem Aufgeber ob. Die von ihm hierfür verwendeten Geräthschaften werden frachtfrei an den Versender zurückbefördert. Dass das Gut unverpackt aufgegeben ist, hat der Versender nach den bestehenden Vorschriften besonders zu erklären. Findet auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist bahnseitige Entladung statt, so wird hierfür eine besondere Gebühr nach den Tarifbestimmungen erhoben. Diese Vorschriften werden in nächster Zeit in Kraft treten.

Die Umgestaltung des Eisenbahnregiments

zu einer Brigade soll im April d. J. erfolgen. Eine direkte Vermehrung des Mannschaftsbestandes soll damit vorläufig nicht verbunden sein, man will vielmehr zunächst nur aus dem einen Regiment mit 16 Compagnien deren zwei mit je 8 Compagnien bilden. Die Luftschifferabtheilung wird einem der beiden Regimenter zugetheilt.

Eisenbahnvorarbeiten

Der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft zu Stettin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Plathe oder einem anderen Punkte der Altdamm-Colberger Eisenbahn nach Regenwalde ertheilt worden.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Die Haltestelle Lazisk ist am 15. Februar d. J. für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. Februar d. J. ist der zwischen Danzig und Neufahrwasser gelegene Haltepunkt Brösen (siehe Bekanntmachung Nr. 13 S. 146 d. Ztg.) für den Personenverkehr nach Bedarf eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Neudietendorf-Ritschenhausen zwischen den Stationen Gräfenroda und Oberhof eingerichtete Haltestelle Dörrberg wurde am 15. d. Mts. für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck eröffnet.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Die Aktionäre werden aufgefordert, gemäss des Kaufvertrages ihre Aktien in 3½ konsolidirte Mecklenburgische Landesanleihe umzutauschen, und zwar ab 13. März bei der Grossherzoglichen Renterei in Schwerin. Für 500 ℳ in Aktien wird ein gleicher Betrag der Anleihe mit Zinsen ab 1. Januar 1889 ausgehändigt. Am 13. März 1891 endet der Umtausch.

Niederwaldbahn.

Die Gesellschaft beförderte im verflossenen Jahre auf der Linie Rüdesheim-Niederwald bergauf 78 533 Personen gegen 75 691 Personen im Jahre 1888, bergab 85 717 Personen gegen 85 446 Personen im Jahre 1888. Auf der Assmannshäuser Linie wurden bergauf 21 725 Personen gegen 22 605 Personen im Jahre 1888, bergab 14 581 Personen gegen 14 311 Personen im Jahre 1888 befördert.

Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 1. März einberufenen ordentlichen Generalversammlung steht ausser den gewöhnlichen Gegenständen noch die Beschlussfassung über die Verlängerung der Bahn von Mirow bis an die Preussische Grenze (auf Wittstock zu), ferner die Beschlussfassung über eine Anleihe oder Ausgabe von weiteren Prioritäts-Stammaktien; Aktien Lit. A und Aktien Lit. B zwecks Verlängerung der Bahn.

Feldbergbahn.

Die Kommanditgesellschaft für Eisenbahnen usf. (F. Thiel) in Berlin ist im Verein mit einem Süddeutschen Konsortium um die Konzession für eine Bergbahn von Königstein im Taunus auf den Feldberg eingekommen.

Breslauer Strassenbahn.

Der Geschäftsbericht betont die erfreulichen Folgen der günstigen Witterung für den Betrieb und die Nachtheile der hohen Futterpreise. Letztere und andere Mehrausgaben geben Anlass, dass das Erträgniss der Mehreinnahmen wesentlich hinter dem Vorjahr zurücksteht. Für Abonnements wurden 67 212 ℳ (1888 59 770 ℳ) eingenommen. Ausserdem wurden 7 529 911 (7 242 647) Personen gegen Baarzahlung von 836 882 (810 594) ℳ befördert. Die Betriebseinnahmen beziffern sich auf 905 368 ℳ. Dagegen waren erforderlich für Löhne 294 379 Mark, Fourage 198 824 ℳ, Reparaturen 64 152 ℳ, Unkosten 50 058 ℳ, Abschreibungen 103 595 ℳ. Von dem Reingewinn von 103 595 ℳ wird eine Dividende von 6 % vorgeschlagen.

Magdeburger Strassenbahn.

Der Bericht für 1889 ist befriedigend, da das Betriebsresultat trotz der höheren Futterpreise hinter dem vorjährigen nicht zurückblieb. Bei Betriebseinnahmen von 772 433 ℳ waren 207 416 ℳ für Löhne und Gehälter, 39 670 ℳ für Unkosten, 185 215 ℳ für Fourage zu zahlen. An Abschreibungen wurden erforderlich 19 258 ℳ auf Bahnbaukonto, 20 776 ℳ auf Gebäude, 4 000 ℳ auf die Konzession, 36 229 ℳ auf Pferde, 34 472 ℳ auf Wagen. Nach Abzug der Tantièmen und Reservestellungen bleiben 125 204 ℳ Reingewinn, wovon 10 % Dividende gezahlt werden sollen. Zur Bestreitung der Kosten für Betriebserweiterungen, Neubauten usw. wurde eine 4 % Hypothek von 300 000 ℳ aufgenommen.

Hamburg-Altonaer Pferdebahn.

Die Gesellschaft hat im verflossenen Jahre infolge der Industrieausstellung eine beträchtliche Frequenzzunahme zu verzeichnen gehabt. Die Mehreinnahme von 84 577 ℳ ist jedoch durch Mehraufwendungen für Zugkraft, Material und Reparaturen, besonders aber für Löhne und Futter, und endlich für Abgaben und Steuern, welche Mehraufwendungen insgesammt 103 475 ℳ erforderten, völlig aufgezehrt worden. Die Einnahmen bezifferten sich auf 902 418 ℳ (gegen 801 731 ℳ im Vorjahre); die Betriebsausgaben erforderten 653 573 (585 021) ℳ, so dass ein Bruttoüberschuss von 248 844 (232 709) ℳ verbleibt. Aus demselben werden 179 519 (104 489) ℳ zu Abschreibungen verwendet und nach Zuweisung an den Reservefonds von 5 966 (8 008) ℳ, sowie Zahlung von 14 671 (16 042) ℳ Tantième erhalten die Aktionäre 144 000 ℳ als Dividende (13 %) wie im Vorjahre.

Lokalbahn Coburg-Rodach.

Die Gemeindevertretung von Rodach hat infolge einer Vorlage des Herzoglich Coburg-Gothaischen Staatsministeriums betreffs der Coburg-Rodacher Lokalbahn einstimmig beschlossen, den von der Regierung geforderten Betrag von 72 500 ℳ als fond perdu zum genannten Zwecke zu bewilligen.

Da die Regierung vor Aufnahme der Bahnverhandlungen sich mit dem Ausschuss der Werra - Eisenbahngesellschaft ins Benehmen gesetzt hatte und die Anregung selbst von dem letzteren zu dem Bahnprojekte gegeben worden sein soll, dürfte die baldige Ausführung des Baues zu gewärtigen sein.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Der Geschäftsbericht für 1889 betont, dass Stroh- und Futterpreise, sowie die Preise der Rohmaterialien aufschlugen, dass aber die Witterungsverhältnisse günstig waren und die Betriebsergebnisse befriedigend ausfielen. Die neue Linie Belle-alliancestrasse-Moabit wurde als unrentabel aufgegeben. Die im Betrieb verbliebenen 10 Linien sind 48,8 km lang und wurden täglich von durchschnittlich 121,3 Wagen befahren. Befördert wurden 17 319 814 (1888 15 867 372) Personen, davon unten zu 10 ₰ 8 541 559, zu 15 ₰ 1 989 456, zu 20 ₰ 1 163 681 und oben 5 625 118 Personen, d. h. durchschnittlich pro Tag und Wagen 391 gegen 367 Personen im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 1 947 822 (1888 1 812 921) ℳ und durchschnittlich pro Tag und Wagen 43,98 (42,01) ℳ, d. h. gegen das Vorjahr 134 901 ℳ gegen 1,97 ℳ mehr. Durchschnittlich betrug der Pferdebestand 1 306 Stück. Die Fourage kostete 708 085 (1888 633 945) ℳ. Für Löhne und Gehälter wurden 471 739 (+ 17 671) ℳ ausgegeben. Die Mehrausgabe erklärt sich durch den ausgedehnteren Betrieb sowie eine Lohnerhöhung für Kondukteure und Kutscher vom 1. Juni v. J. ab. Die Gesammteinnahmen betrugen 2 003 990 ℳ, die Ausgaben 1 446 651 Mark, der Bruttogewinn 557 338 ℳ. Davon werden 209 429 ℳ zu Abschreibungen verwendet. Als Dividende werden 10,50 % vorgeschlagen.

Aus Bayern.

Bei der herrschenden trockenen Witterung schreiten die Arbeiten für die Bahnlinie Gotteszell-Viechtach rüstig vorwärts und besteht die Aussicht, dass diese Lokalbahn bis 1. Oktober d. J. in Betrieb gesetzt werden kann.

Die Königliche Pulverfabrik Reichertshofen bei Ingolstadt baut zu ihrem Privatgebrauch eine bei Brautlach in die Staatsbahn Ingolstadt-München einmündende Bahn.

Die von der Bayerischen Vereinsbank übernommene 4 % Anleihe der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München in der Höhe von 3 Millionen Mark gelangte an hiesiger Börse zur Einführung. Sie ist bestimmt, den Geldbedarf zu decken, welcher der emittirenden Gesellschaft für die in der Ausführung begriffenen neuen Lokalbahnprojekte erwächst. Es sind dies in erster Linie die sogenannte Isarthalbahn von München nach Wolfratshausen und die im Oesterreichischen Salzkammergut gelegenen Theilstrecken Ischl-Strobl (Wolfgangsee) und Salzburg - Mondsee. Die Schuldverschreibungen sind auf 10 Jahre unkündbar gestellt und werden vom Jahre 1901 an innerhalb 57 Jahren durch jährliche Verloosungen amortisirt.

An der Submission für die Erdarbeiten, Vollendung der Wegübergänge und Bahnunterbau der „Augsburger Lokalbahn“ im Kostenvoranschlage zu 104 481,38 ℳ betheiligten sich 3 Submittenten, nämlich Bauunternehmer Maurer in Augsburg submittirte mit 3 % Aufgebot, Mengon in München zum Voranschlage und Bauunternehmer Gerstenecker in München, früher in Landshut, mit 4⁶/₁₀ % Abgebot. Letzterem wurde der bedingte Zuschlag ertheilt.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn: Konzessionsgebühr.

Die Direktion der Nordostbahn hat in ihrem Schreiben vom 8. d. Mts. die Frage erörtert, wie die Konzessionsgebühr genannter Bahn für 1888 zu berechnen sei, und das Begehren gestellt, die gemäss Bundesrathsbeschluss vom 12. November ab auf 55,400 Frcs. festgesetzte Gebühr sei den Berechnungen der Bahnverwaltung entsprechend zu reduziren. Sodann hat sich die Direktion dahin ausgesprochen, sie behalte sich für die Folgezeit das Recht vor, die sektionsweise Bestimmung der Gebühr in Anspruch zu nehmen, sobald und soweit die Nordostbahn zur sektionsweisen Berechnung der Betriebsergebnisse übergehen sollte. Ferner wird bemerkt, die Direktion könne die vom Bundesrath aufgestellten Grundsätze für die Berechnung desjenigen Reinertrags, auf Grund dessen die Konzessionsgebühr zu bestimmen sei, nicht etwa auch für die Ertragswerthung der Nordostbahn im Falle eines Rückkaufs als maassgebend anerkennen, sondern müsse für diesen Fall die Anwendung der in den Konzessionen enthaltenen Bestimmungen vorbehalten.

Der Bundesrath hat beschlossen, dem Gesuche um Reduktion der Konzessionsgebühr für 1888 dahin zu entsprechen, dass der Betrag derselben von 55 400 Frcs. auf 54,650 Frcs. herabgesetzt wird.

Was die eingeflochtenen Vortheile betrifft, so nimmt der Bundesrath von denselben unter Wahrung aller Rechte vorläufig mit der Bemerkung Kenntniss, dass eine sektionsweise Berechnung des Reinertrags mit Rücksicht auf die Untheilbarkeit des Aktienkapitals als unzulässig erklärt wird.

Gotthardbahn: Zweites Geleise.

Der Bundesrath hat von der Erklärung der Direktion der Gotthardbahn, dass sie bereit sei, in Abänderung des ursprünglichen Bauprogramms die Legung des zweiten Geleises auf den Strecken Faido-Biasca und Erstfeld-Göschenen bis zum 1. Oktober 1893 fertigzustellen, Akt genommen und die Gesellschaft bei der übernommenen Verpflichtung behaftet; dagegen hat er die Herausgabe der bei der Eidgenössischen Staatskasse liegenden Kaution im ungefähren Betrage von 4,5 Millionen Francs behufs Deckung der Baukosten des zweiten Geleises bewilligt.

Verbot des Anbietens von Waaren während der Fahrt usw.

In Anbetracht dessen, dass im verflossenen Jahre wieder zwei Unfälle mit tödtlichem Ausgange dadurch herbeigeführt wurden, dass die betreffenden Personen auf den Stationen den Reisenden in den Wagen Früchte, Zeitungen usw. feilgeboten, hierbei die Abfahrtssignale überhörten und den Zug erst verliessen, nachdem derselbe sich schon in Bewegung gesetzt hatte, hat das Eisenbahndepartement sich veranlasst gesehen, durch Kreisschreiben an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen das Anbieten von Früchten, Blumen, Cigarren, Zeitungen usw. während der Fahrt oder während des Stationirens der Züge wiederholt strengstens zu verbieten.

Die Erträgnisse der Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1888.

Nach der jüngst vom Eisenbahndepartement herausgegebenen Eisenbahnstatistik belief sich das Anlagekapital der Schweiz. Eisenbahnen auf 1 047 724 492 Frcs., der Reinertrag derselben auf 35 536 943 Frcs. = 3,392 %. Im Jahre 1887 betrug der Reinertrag 3,112 %, 1886 3,01 %, 1885 2,94 % und 1884, dem ersten Jahre des Inkrafttretens des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, 2,83 %. Die Rendite ist seither somit eine, wenn auch langsam, so doch fortwährend steigende und gibt den Beweis, dass eine Verstaatlichung dem Lande allermindestens keine Opfer auferlegen, vielmehr eine anständige Rente aus dem Anlagekapital sichern würde.

Wenn wir die 6 grossen Linien in Betracht ziehen, so haben dieselben im Jahre 1888 bei einem Anlagekapital von rund 1 002 Millionen Francs einen Reinertrag von 34 649 000 Frcs. geliefert = 3,458 %.

Bei den einzelnen Linien differirt das Erträgniss ganz gewaltig. So ergab die von den Westbahnen betriebene Bahn

von Pont nach Vallorbe ein Defizit von 62 135 Frcs. = 5 178 % des Anlagekapitals. Wohlen - Bremgarten ergab ein solches von 12 660 Frcs. = 1,026 %. Dagegen betrug das Reinerträgniss der Linie Zürich-Zug-Luzern 9,8 %, der Brünigbahn 6,914 %, der Vitznau-Rigibahn 6,484 %.

Jura-Simplonbahn.

Die ausserordentliche Generalversammlung ist auf den 5. März cr. einberufen. Auf der Tagesordnung derselben befinden sich folgende Gegenstände: Revision der Statuten im Sinne des Bundesbeschlusses, ferner Beschluss über die Ausgabe von 70 000 Stammaktien à 200 Frcs. für die Kaufsumme von 14 Millionen Francs zum Ankauf der Bern-Luzerner Eisenbahn vom Staate Bern, sowie Genehmigung des Verwaltungsreglements.

Vitznau-Rigibahn.

Die Dividende für 1889 wird mit 9 % (1888 8 %) in Vorschlag gebracht.

Aus Italien.

Betrieb.

Personenwechsel. In der Oberleitung des Betriebs- und Verkehrsdienstes im Bezirk der ersten Betriebsdirektion des Mittelmeernetzes ist an Stelle des Herrn Bachelet seit 1. Januar Herr L. Lampugnani getreten.

Mittelmeernetz, Einnahme. In dem halben Betriebsjahr (vom 1. Juli bis 31. Dezember 1889) sind 64 171 447 L. eingenommen worden, d. i. gegen die gleiche Zeit des Vorjahres mehr 1 990 795 L. Diese vertheilen sich mit 61 781 887 L. (mehr 1 232 827 L.) auf das Hauptnetz, welches somit bei einer wirklichen (und zugleich mittleren) Betriebslänge von 4 065 (+ 41) km eine kilometrische Einnahme von 15 199 (+ 151) L. abwarf, und der Rest entfiel auf das Ergänzungsnetz, welches eine wirkliche Betriebslänge von 665 (+ 33) km und eine mittlere von 655 (+ 89) km hatte und einen kilometrischen Durchschnittssatz von 3 648 (+ 766) L. an Einnahme aufwies.

Neue Eintheilung des Sizilischen Netzes. Ab 23. Januar hat eine anderweitige Regelung für die Verwaltung nebst nachstehender Personenvertheilung platzgegriffen: Gesellschaftssitz Rom; Vorsitzender der Verwaltung Scialoja; Generaldirektion: Eynard, stellvertretender Generaldirektor, Leiter der Bauabtheilung; Cappa, Leiter der Materialienabtheilung; Raboschi, Leiter der Verkehrsabtheilung; fünf Betriebsdirektionen: 1. Palermo für die Linien Palermo-Porto-Caldare, Termini-Cefalù und Roccapalumba - Santa Caterina (mit Ausschluss letzteren Bahnhofes und von Caldare), Betriebsleiter Borghese; 2. Caltanissetta für die Linien Santa Caterina-Licata und Canicatti - Porto Empedocle (mit Ausschluss des Bahnhofes Santa Caterina), Betriebsleiter Pennati, 3. Catania für Catania-Santa Caterina, Betriebsleiter Baldantoni, 4. Syracus für Bicocca-Noto und Valsavoia-Scordia (mit Ausschluss von Bahnhof Bicocca), Betriebsleiter Parenti und 5. Messina für Catania - Messina und Messina - S. Filippo (mit Ausschluss von Bahnhof Catania), Betriebsleiter Nuti.

Sommerfahrplan. Die internationale Konferenz, welche am 15. Januar in Rom tagte, hat für die internationalen Züge bezüglich der Brenner- und Gotthardlinie einige Verbesserungen beschlossen und eine Theilung der Indischen Post über Alessandria derart angeordnet, dass ein Theil über Rom, der andere über Brindisi geführt wird.

Adrianetz, Roheinnahme für 1889. Nach dem vorläufigen Abschluss belief sich die gesammte Einnahme für das Betriebsjahr 1889 auf 105 794 338 L., gegen das Vorjahr mehr um 759 880 L. Hieran ist das Stammnetz mit 98 811 329 L. (also — 1 416 601 L.), das Ergänzungsnetz mit dem Rest (+ 2 176 381 L.) betheiligt. Da die mittlere Betriebslänge bei ersterem 3 997 (+ 1,1) km, bei letzterem 1 140 (+ 254) km betrug, so ergab sich ein kilometrischer Durchschnittssatz von bezw. 24 721 (— 362) L. und 6 123 (+ 700) L.

Staatliche Bauaufsicht. Für 1890 sind mit der Oberaufsicht über die Bauten an Ergänzungslinien betraut worden: für Bauten innerhalb der Baukreise Mailand und Verona Bocgnini, für Ancona, Bologna und Florenz Schioppo, für Foggia, Neapel, Palermo und Rom Artom und für Cagliari und Turin Passerini.

Bauten und Entwürfe.

Genua-Ovada-Asti. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat mit Anfang Januar die mechanische Bohrung des grossen Turchinotunnels in Angriff nehmen lassen.

Sizilische Bahnen. Das Zweiggeleise ab Bahnhof Syracus nach dem dortigen Hafen mit einem Anschluss nach Catania hin erfordert auf die Länge von 1,2 km den Betrag von rund 2 530 000 L.

Misa-Nevola-Cesano. Die Provinzialverwaltung Ancona verlangt vom Staate für die 50 km lange Linie eine kilometrische Beihilfe von 3 000 L. auf 70 Jahre; diese interprovinziale Bahn soll von Pergola nach Serra Sant' Abbondio eine Verbindung zwischen Senigallia-Ancona und Fabriano-Sant' Arcangelo herstellen.

Faenza-Florenz. Der Bau der Strecke Fantino-Crespino (5,8 km) verlangt nach dem Kostenanschlag 6 945 000 L., da 6 Tunnels in Gesammtlänge von 3,6 km und verschiedene sonstige grössere Kunstbauten herzustellen sind.

Venedig-Triest. Die bedeutende Abkürzung, welche der Bau der kurzen Strecke Monfalcone-S. Giorgio di Nogaro durch Vermeidung des Umweges Görz-Cormons-Udine im Gefolge haben würde, hat für Oesterreich-Ungarn bezw. das weitere Ausland mehr Interesse, als für Italien selber, so dass man sich in Italien für genannte Linie wenig interessirt.

Neapel-Piedimonte d'Alife. Diese Schmalspurbahn, für welche das Konzessionsgesuch den Staatsbehörden vorliegt, soll verschiedene kleine Verkehrspunkte (wie Trentola, Aversa, Sa. Maria, Cajazzo usw.) verbinden und dem Hauptbahnnetz anschliessen.

Adria-Tiberbahn. Für den Bau dieser Bahn liegen zwei Entwürfe vor, welche bezüglich ihres grössten Gefälles (1,2 und 1,8 %) keinen bedeutenden Unterschied zeigen, und von denen der eine bereits der regierungsseitigen Prüfung unterliegt, während der andere von einer Anzahl betheiligter Gemeinden zur Prüfung durch den nämlichen Ausschuss empfohlen wird. Die erstere Linie zieht ab Ravenna nach Cesena, Mercato Saracena, Sant' Agata Feltria, S. Sepolcro, Città di Castello, Umbertide, Perugia bis Todi (nahe bei Bahnhof Castiglione der Eisenbahn Arezzo - Orvieto - Rom). Der andere Entwurf schlägt vor: Ravenna-Forlì-Meldola-Civitella-Galeata-Sa. Sofia-Bagno - Bibbiena und Arezzo, in die Strecke Stia - Arezzo einmündend.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Seilbahn von Mondovì. Die Mittheilung über die Umänderung dieser Anlage (Nr. 10 S. 105 d. Ztg.) vervollständigen wir dahin, dass die treibende Kraft durch Wassergewicht hergestellt wird, während gleichzeitig die Abt'sche Zahnstange zur Anwendung gelangt. Die Anlage weist nur einen Schienenstrang mit der gewöhnlichen Spurbreite auf, in dessen Mitte sich eine Ausweichestelle für das Kreuzen der Wagen befindet; die ganze Länge beträgt 0,55 km, der Höhenunterschied 138 m. Die Steigung beträgt am oberen Ende, am Bahnhof, 35 %, in der Mitte 23 % und am unteren Ende 30 %; die Zahnstange ist gleichfalls auf Querschwellen befestigt. Die Wagen, im Obertheile aus Holz angefertigt, fassen 45 bis 50 Personen, während der unterere Theil, der Rahmen, völlig aus Eisen hergestellt ist und einen Wasserkessel von 5 cbm Rauminhalt und 2 Bremsen enthält. Von diesen dient die eine (automatische) nur für den Fall eines Seilbruches zum Halten, während eine Handspindelbremse die Geschwindigkeit des Abstieges zu regeln hat. Eine Fahrt dauert 6—7 Minuten, so dass, wenn nöthig, innerhalb einer Stunde bequem 8 Fahrten stattfinden können. Die Ausführung der Anlage wird als musterhaft geschildert.

Seilbahn auf den Motterone. Nach dem einen Entwurf, welcher den Aufstieg von Stresa aus beabsichtigt, wird die Bahn eine Gesammtlänge von 12,7 km erreichen, von welcher 9,8 km Zahnradbahn, der Rest einfache Adhäsionsbahn sein soll. Ausser Stresa werden noch 6 Bahnhöfe (Vedasco, Vezzo, Grignesco, Alpino, Borromeo und Motterone) in Aussicht genommen, von denen der letztgenannte 65 m unterhalb des Gipfels auf 1 426 m Meereshöhe liegen soll. Die Baukosten werden auf rund 3 Millionen Lire veranschlagt.

Dampftrambahn Bergamo - Trezzo - Monza. Nach wiederholter Prüfung ist die Linie landespolizeilich abgenommen und in den ersten Tagen des Februar dem Betriebe übergeben worden.

Dampftrambahn Padua-Piove. Die Konzession der für Personen- und Güterbeförderung bestimmten Linie ist ertheilt und dieselbe von der Venezianischen Baugesellschaft für Rechnung der Provinzialverwaltung in Bauausführung genommen worden. St.

Das Nebenbahnwesen auf dem internationalen Eisenbahnkongress in Paris.

(Fortsetzung aus Nr. 14.)

Die Verhandlungen über die Betriebsverpachtung der Nebenbahnen hatten nicht die Hauptfrage, ob es vortheilhafter ist, wenn der Eigenthümer einer grösseren Anzahl von räumlich getrennten Nebenbahnen den Betrieb selbst führt oder wenn derselbe den Betrieb der verschiedenen Linien — sei es getrennt, sei es gruppenweise — verpachtet, zum Gegenstande, sondern beschäftigten sich unter Voraussetzung der letzteren Betriebsart erstens mit der Frage, ob der Eigenthümer

oder der Betriebspächter einer Bahn die Fahrbetriebsmittel beistellen sollte und — wenn letzterer — wie die demselben gebührende Entlohnung zu berechnen sei, sodann mit der ferneren Frage nach der besten Vertragsart zwischen dem Eigenthümer und dem Betriebspächter einer Bahn.

Die obengenannte Hauptfrage hatte in Brüssel zu eingehenden Erörterungen Veranlassung gegeben, ohne indessen ihrer Lösung näher gebracht worden zu sein. Der damalige Berichterstatter, Herr de Bruyn, hatte den von der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft eingenommenen Standpunkt vertreten, dass der Betrieb der einzelnen Nebenbahnen auf Grund öffentlicher Ausschreibung an Einzelunternehmer — wenn möglich auf eine örtliche Gruppe von Gemeinden — zu vergeben, also getrennt zu führen sei. Zur Begründung dieser Ansicht wurde angeführt, dass man bei räumlich getrennten Linien verschiedenartige Formeln und nicht allgemeine und einförmige Bestimmungen anwenden müsse, da eben jede Linie ihre besonderen Bedürfnisse besitze. Eine örtliche Verwaltung, welche die besonderen Wünsche der Bevölkerung besser kenne, würde der Bahn die ihr zusagende Betriebsart geben können und schneller und eingehender von Maassnahmen, die auf die Hebung des Verkehrs günstig einzuwirken imstande sind, Kenntniss gewinnen. Da diese örtliche Verwaltung ausserdem ein unmittelbares Interesse daran habe, die Einnahmen wachsen zu sehen und die Bevölkerung, unter der sie sich befindet, zufrieden zu stellen, so könne man — Dank diesem Antrieb — hoffen, dass nicht nur die so wesentliche Verkehrsseite der Unternehmung mit grösserer Sorgfalt gepflegt werde als durch eine grosse, alle Dienstzweige in sich vereinigende und das ganze Unternehmen aus der Ferne leitende Verwaltung, sondern auch dass alle mit einem guten Betriebe zu vereinbarenden Ersparnisse ausgeklügelt und verwirklicht werden. Die Verpachtung lasse auch das Privatgewerbe an den Nebenbahnunternehmungen Theil nehmen und mildere so das einer einzigen Gesellschaft durch die Bewilligung der Konzessionen ertheilte Monopol, was besonders in Belgien von grossem Werth sei. Endlich findet man noch einen Vortheil darin, dass sich die grosse Verwaltung die tausend täglichen Kleinigkeiten, welche der Betrieb der zerstreuten Linien mit sich bringt, abwälzt und sich nur die nothwendige Oberaufsicht vorbehält.

Diese Ausführungen des Berichterstatters wurden von verschiedenen Seiten, namentlich von dem Direktor der Allgemeinen Französischen Lokalbahngesellschaft Levèl lebhaft bekämpft; letzterer prophezeite den Nebenbahnen bei der genannten Betriebsweise einen grossen Krach und wies bei der Begründung seiner Ansicht darauf hin, dass die Trennung der Linien den von den Gesellschaften gewonnenen Erfahrungen durchaus widerspreche; dieselben suchen vielmehr die Linien zusammenzulegen, um an Betriebskosten, besonders allgemeinen und Werkstattsausgaben, zu sparen. Die örtliche Verwaltung bedarf einer Persönlichkeit, welche im technischen, Verwaltungs- und Verkehrsdienst Fachmann ist; es wird schwer halten, einen solchen Mann zu finden und viel Geld kosten ihn zu bezahlen — wo bleibt da die gepriesene Sparsamkeit dieser Betriebsart? Oertliche Einflüsse politischer oder anderer Art werden im Fall der Trennung der Linien eine grosse Rolle spielen und zu ernsten Bedenken Veranlassung geben, weil sie die Betriebsverwaltung Verdächtigungen aussetzen, besonders wenn in der Gegend miteinander im Wettkampfe befindliche Gewerbebetriebe bestehen. Der direkte Betrieb durch dieselbe Gesellschaft ermögliche den Vortheil, an allgemeinen Kosten zu sparen und die technischen Dienstzweige besser einzurichten, ohne dass dabei der Verkehrsdienst (da derselbe eine der Hauptaufgaben des örtlichen Leiters sei) weniger gut versehen würde. Ausserdem beweise die Erfahrung mehrerer Gesellschaften, welche aus weiter Ferne in den verschiedensten Ländern gelegene Linien betreiben, dass diese Betriebsart mit Erfolg angewendet werden könne.

Dass man bei einem solchen Widerstreit der Meinungen nicht zur Fassung eines Schlusses gelangen konnte, leuchtet ein; erkannte doch auch der Berichterstatter selbst an, dass die Verpachtung der Linien der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft ein Versuch sei, dessen Ergebnisse man erst abwarten müsse. Nur in dem Punkte, dass man wenigstens eine gewisse Anzahl von Linien zusammenlegen solle, um sie gemeinsam zu verpachten, und nicht den Betrieb jeder einzelnen Linie getrennt zu vergeben, schien die Mehrheit der Ansichten übereinzustimmen.

Gleichwohl hat man — wie oben gezeigt — bei der Fragestellung für die Pariser Tagesordnung die Verpachtung der Nebenbahnen als Voraussetzung genommen; dass dies indessen auch jetzt nicht der von allen Theilnehmern der Versammlung angenommene Standpunkt ist, zeigte sich im Laufe der Verhandlungen, indem sich verschiedene Mitglieder für die Betriebführung der Nebenbahnen durch die anschliessenden Hauptbahnen oder durch ein und dieselbe Gesellschaft — wie es besonders bei den Belgischen Gesellschaften, welche Linien im Auslande besitzen, üblich ist — aussprachen. Dessenungeachtet beabsichtigt die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft bei der von ihr angenommenen Betriebsart zu bleiben, da ihr nach den seit einer Reihe von Jahren und bei einer grossen Zahl von Linien gewonnenen Erfahrungen aus derselben mehr Vortheile als Nachtheile zu erwachsen scheinen. Dieselbe hat gegenwärtig 33 Linien von rund 700 km im Betriebe, betreibt aber keine einzige selbst; alle sind dem Privatgewerbe theils vermittelst öffentlicher Verdingung, theils vermittelst freihändig abgeschlossener Pachtverträge überlassen worden. 15 Gesellschaften betreiben diese 33 Linien, davon eine Gesellschaft 7 Linien (164 km), 3 Gesellschaften je 3 Linien, 6 je 2 und 5 je 1 Linie; die auf dem Brüsseler Kongress von vielen Seiten empfohlene Zusammenlegung von Linien ist daher auf ganz natürliche Weise vor sich gegangen und in Erkenntniss der daraus erwachsenden Vortheile begünstigt die nationale Nebenbahngesellschaft dieselbe soviel wie möglich; sie hat aus diesem Grunde in verschiedenen Fällen kein Bedenken getragen, von der öffentlichen Verdingung abzusehen und mit schon bestehenden Gesellschaften, deren frühere Leistungen einen guten Betrieb verbürgen, unmittelbar in Verbindung zu treten. Sicherlich sei die Verpachtung nicht ohne Klippen und Gefahren besonders für die Zukunft, man müsse sie aber zu beseitigen suchen und man werde durch grosse Umsicht bei der Wahl des Betriebspächters und durch Annahme einer verständigen Betriebsformel zum Ziele gelangen.

Auch bei der Erörterung der eigentlich zur Verhandlung stehenden Frage, ob der Beistellung der Fahrbetriebsmittel durch den Eigenthümer oder durch den Betriebspächter der Vorzug zu geben sei, begegnete der Berichterstatter, Herr E. de Bourlet, Generaldirektor der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft, einem entschiedenen Widerspruch. Er führte aus, dass seine Gesellschaft — abgesehen von zwei Fallen, wo besondere Gründe dagegen sprachen — alle ihre Linien mit den erforderlichen Fahrbetriebsmitteln ausgerüstet hätte, und zwar deshalb, weil sie sich das zum Ankauf derselben nöthige Kapital unter günstigeren Bedingungen als Betriebsgesellschaften oder -Pächter verschaffen könne, sodass die Aktionäre jeder Linie von diesen vortheilhaften Kreditbedingungen Nutzen ziehen. Ausserdem würde die Bedingung, dass der Pächter die Betriebsmittel liefern und sich also das erforderliche Kapital verschaffen müsse, so manchen Pachtliebhaber von den öffentlichen Verdingungen zurückschrecken.

Die Gegner dieser Ansicht, zu denen sich die Mehrheit der Versammlung bekannte, vertraten die Meinung, dass man namentlich bei öffentlichen Verdingungen volle Sicherheit für die Fähigkeit und Zahlungsfähigkeit des Betriebspächters haben müsse, und dass die Verpflichtung zur Lieferung der Fahrbetriebsmittel eine bessere Bürgschaft als die Hinterlegung einer bestimmten Summe sei. Der Betriebspächter müsse soviel Geld als möglich in das Geschäft stecken — Geld, welches er täglich vertheidigen muss; dieser Zweck werde aber vollkommen erreicht, wenn derselbe Eigenthümer der Fahrbetriebsmittel sei, auf deren Ueberwachung, Unterhaltung und Erneuerung er unter diesen Umständen viel mehr Sorgfalt und Eifer verwenden werde; endlich werde dieses Auskunftsmittel viele Schwierigkeiten und Streitigkeiten sowohl während der Pachtzeit bezüglich aller Unterhaltungs-, Erneuerungs- und Ergänzungsfragen der Betriebsmittel, als auch nach Ablauf des Vertrages aus dem Wege räumen, denn während die Werthabschätzung der dem Eigenthümer zu verkaufenden Fahrbetriebsmittel keine Schwierigkeiten biete, so werde es dagegen sehr schwer sein — wenn der Pächter nur Miether der Betriebsmittel ist —, die demselben zur Last zu legende Werthverminderung bezw. die Grenze für die gewöhnliche Abnutzung zu bestimmen.

Aus allen diesen Gründen kam die Mehrheit zu der Ueberzeugung, dass, wenn der Betriebspächter aus seinen Mitteln die Fahrbetriebsmittel zu beschaffen habe, die Aussicht, in jeder Beziehung leistungsfähige Betriebspächter zu erhalten, viel grösser sei und dass man daher — abgesehen von gewissen eigenartigen Fällen — dieser Lösung den Vorzug geben solle.

Die dem Betriebspächter, welcher zugleich Eigenthümer der Fahrbetriebsmittel ist, hierfür gebührende Entschädigung soll nicht nur die Verzinsung des dem Werthe der Betriebsmittel entsprechenden Kapitals, sondern auch dessen Tilgung im Verhältniss der Werthverminderung der Betriebsmittel nach Ablauf des Vertrages berücksichtigen. Diese Grundlagen sind nothwendig je nach den Umständen sehr verschieden, können aber in jedem einzelnen Falle leicht bestimmt werden; die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft stellt beispielsweise 7,5 vom Hundert des Werthes für Verzinsung und Tilgung in Rechnung.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Schweden und Norwegen.

Das Eisenbahn- und Telegraphennetz.

Betriebsresultate in 1889.

Am Schlusse des Jahres 1889 waren 2613 km Staatseisenbahnen im Betrieb oder 82 km mehr als zu Anfang des Jahres. Am 15. Oktober wurde nämlich die Strecke Jangsele-Anundsjö der nördlichen Stammbahn, 82 km lang, in Betrieb genommen. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich auf 22201302 Kronen oder 1408419 Kronen mehr als im Jahre 1888; an das Staatskomtoir wurden 6500000 Kronen oder 300000 Kronen weniger abgeliefert. — Die Länge der Privatbahnen wurde im vorigen Jahre um 293,3 km vermehrt und betrug somit 5296,9 km; 6 Privatbahnen mit einer Länge von 158 km werden zur Zeit mit Pferden betrieben. — Das Staats-Telegraphennetz umfasste am Schlusse des Vorjahres 8640,7 km, Linien und Kabeln 22523,8 km Leitungen. Die telegraphische Korrespondenz betrug im vorigen Jahre 1708694 Telegramme, wovon 939576 in- und 769118 ausländische waren; gegen das Jahr 1888 vermehrte sich die Korrespondenz um 340841 Telegramme oder etwa 25 %, wovon 322413 Telegramme oder 52,2 % auf die inländische Korrespondenz entfielen. Die Einnahmen waren mit 1392847 Kronen um 3719 Kronen oder 0,3 % grösser als im Jahre 1888; während aber die ausländische Korrespondenz um 16655 Kronen gestiegen war, hatte sich die Einnahme aus der inländischen Korrespondenz um 12936 Kronen vermindert.

Norwegische Privateisenbahn (Norske Hoved-Bahn).

Nach der Betriebsstatistik für das Jahr 1887/88 (vom 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888) betrug die Länge der unter Privatverwaltung stehenden — im Jahre 1854 eröffneten — Bahn Kristiania-Eidsvold (Norsk Hoved-Bahn), welche gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, 67,77 km.

Das verwendete Anlagekapital für das Kilometer Betriebslänge betrug 127421 Kr. (gegen 128223 Kr. im Vorjahre).

Das Betriebsmaterial bestand aus 20 (20) Lokomotiven, 38 (38) Personenwagen, 6 (6) Postwagen und 470 (460) Güterwagen; die letzteren mit einer Tragfähigkeit von 4063 (3897) t, d. i. auf das Kilometer Betriebslänge 60 (57,5) t. Die Anzahl der zurückgelegten Lokomotivkilometer betrug 378630 (369223). Befördert wurden 321056 (324432) Reisende und 372108 (361912) t Güter. Von den Reisenden wurden 9919262 (10081370) km durchfahren, während die Güter 12185132 (11887691) km zurücklegten.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 308144 (315624) Kr., aus dem Gepäckverkehr 9851 (9716) Kr., aus dem Post- und Viehverkehr 37137 (37705) Kr., aus dem Güterverkehr 916246 (881979) Kr., aus sonstigen Quellen 80603 (73057) Kr., zusammen 1351981 (1318081) Kr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 23,5 (24,7) %, aus dem Güterverkehr 70,5 (69,8) % und aus sonstigen Quellen 5,5 (5,6) %.

Die Ausgaben betrugen 1. für die Unterhaltung und Bewachung der Bahn 85813 (108193) Kr., 2. für den Betrieb: a) Zugdienst und Unterhaltung der Lokomotiven 151189 (141273) Kronen, b) Unterhaltung der Wagen 61570 (61674) Kr., c) Unterhaltung der Stationen und Telegraphen 58054 (77105) Kr., d) Gehalt des Personals 192442 (184802) Kr., hierzu 3. allgemeine Kosten 86130 (74109) Kr., zusammen 635198 (647156) Kr.

Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen ergibt sich mithin eine Reineinnahme von 716783 (670925) Kr. oder auf das Kilometer Betriebslänge von 10577 (9900) Kr., was einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 8,301 (7,721) % entspricht.

Aus Nordamerika.

Wettbewerbs-Kämpfe.

Die Chicago, Burlington & Northern Eisenbahn sah sich anfangs Januar d. J., infolge von Ermässigungen, welche nach ihrer Angabe im geheimen von ihren Mitbewerbern gewährt werden, gezwungen, ihre Fahrpreise zwischen Chicago und St. Paul um 2 D. gegen die bisherigen, 11 D. in der I. und 9 D. in der II. Klasse betragenden Sätze herabzusetzen; gleichzeitig ermässigt sie den Preis von St. Paul nach St. Louis von 15,85 D. auf 13 D., sowie eine grössere Anzahl von Vergnügungsfahrt-Sätzen von St. Paul nach Canadischen und Newengland-Stationen nach dem Vorgang der wettbewerbenden „Soo"-Linie.

Auch die Chicago, Milwaukee & St. Paul Eisenbahngesellschaft veröffentlicht eine Ermässigung der Fahrgelder I. Klasse von St. Paul und Chicago um 2,50 D. usw. Andere Linien werden, wie die „Railr. Gazette" schreibt, unzweifelhaft folgen. Der Auflösung des Weststaatlichen Personenverkehrs-Verbandes sind verschiedene selbständige Ankündigungen gefolgt und es ist bekannt geworden, dass die Burlington- und die Wabash Eisenbahn bereits die Hälfte der bisherigen Vergnügungsfahrt-Sätze (jetzt $1^1/_3$ des einfachen Fahrpreises) für nächsten Sommer an Gesellschaften angeboten haben. Die St. Paul, Minneapolis & Manitoba Eisenbahn hat ebenfalls einen neuen Schachzug in dem Personenverkehr-Wettbewerb gethan dadurch, dass sie ihre Schlafwagen II. Klasse mit Polsterung versehen und dieselben den Inhabern von Fahrkarten I. Klasse zur Benutzung freigegeben hat. Der Preis für Benutzung einer Schlafstätte in diesen, täglich zwischen St. Paul und der Pacificküste laufenden Wagen beträgt 3 D. Die unentgeltlich, d. h. ohne Preiszuschlag, zu benutzenden sogen. „colonist"- (statt „tourist"-) Schlafwagen, welche nur wöchentlich einmal auf der genannten Strecke laufen und deren Benutzung auch den I. Klasse-Reisenden freisteht, bleiben ungepolstert.

Eisenbahn-Neubauten 1889.

Ein von der „Railr. Gazette" veröffentlichte ausführliche Nachweisung gibt die im Jahre 1889 neu gebauten, bis zur Schienenlegung vollendeten Bahnstrecken wie folgt an: Vereinigte Staaten 5300 Meilen, Mexico 434 Meilen, Canada 827 Meilen, zusammen 6561 Meilen.

Obwohl dies eine geringere Meilenzahl, als die in einem der drei Jahre seit 1885 vorgekommene, ist, so ist sie doch höher, als anfangs 1889 zu erwarten war. Die Jahres-Durchschnittszahl der Neubauten in den Vereinigten Staaten für die 5 Jahre 1885—89 einschliesslich beträgt 7500 Meilen, für die 12 Jahre 1878—89 einschliesslich 7000 Meilen, die Zahl des vorigen Jahres ist hiernach eine sehr niedrige. In Anbetracht des Anwachsens der Bevölkerung, der beständigen Ausdehnung der Ansiedelungen in dünn bevölkerten Landestheilen und der gewaltigen, noch spärlich besiedelten und thatsächlich noch nicht von Bahnen durchzogenen Flächen könnte vernünftigerweise erwartet werden, dass in den nächstfolgenden Jahren die Meilenzahl der Neubaustrecken sich mindestens auf die Durchschnittszahl der letzten 12 Jahre stellen werde. Anzunehmen ist ferner, dass fortan die meisten Neubauten weniger die Bildung neuer selbständiger, als die Ergänzung und Ausbreitung schon bestehender Netze zum Zweck haben werden und dass die durchschnittliche Jahreszunahme in einem gewissen normalen Verhältniss zu der, beim Jahresanfang vorhandenen Meilenzahl verbleibt. Nach diesem Maassstabe würde, bei den anfangs 1889 vorhanden gewesenen 158000 Meilen, eine Zunahme von etwa 10000 Meilen zu erwarten gewesen sein, da in den 11 Jahren von 1878—88 durchschnittlich 6,4 % der beim Beginne jeden Jahres bestandenen Bahnlängen hinzugetreten sind.

Bezüglich der Vertheilung der 1889 neugebauten Strecken auf die verschiedenen Strecken ist zu bemerken, dass der höchste auf einen Staat kommende Betrag = 360 Meilen in Washington vorkam. Gruppenweise betrachtet, entfällt von der Gesammtzahl der höchste Theil = 36 % auf die südlichen Staaten östlich von Missisippi; auf die nördlichen Staaten östlich dieses Flusses kommen 24 %, auf die südwestlichen Staaten 18 %, die nordwestlichen Staaten 10 % und die Pacific-Küstenstaaten 12 %.

Ausfuhr nach Europa.

Die Canadische Regierung hat eine statistische Aufstellung anfertigen lassen über die aus den Vereinigten Staaten auf dem Wege über den Canadischen Hafen Montreal nach Europa im Jahre 1889 ausgeführten Waaren, welche hauptsächlich aus landwirthschaftlichen Erzeugnissen bestehen. Danach sind laut Angabe der „Railr. Gaz." in dieser Weise, durch Vermittelung Canadischer Eisenbahnen, ausgegangen: 5,5 Millionen Pfund Käse und Speck und an Büchsenfleisch die gewaltige Menge von 33750000 Pfd. Der Gesammtwerth der aus den Vereinigten Staaten über Montreal im vorigen Jahre verschifften Waaren belief sich auf 10314396 D. (gegen 8058888 D. im Jahre 1888, 7615393 D. im Jahre 1887 und 5745606 D. im Jahre 1886).

Versteigerungen und gerichtliche Verwaltung von Bahnen.

Das „Railway Age" gibt die nachfolgende Aufstellung der Zwangsverkäufe während 14 Jahren:

	Zahl der Bahnen	Meilenlänge	Geldbeträge an Aktien und Schuldverschreibungen D.
1876	30	3840	217848000
1877	54	3875	198984000
1878	48	3906	311631000
1879	65	4909	243288000
1880	31	3775	263882000
1881	29	2617	127923000
1882	16	867	65426000
1883	18	1354	37100000
1884	15	710	23504000
1885	22	3156	278494000
1886	45	7687	374109000
1887	31	5478	328181000
1888	19	1596	64555000
1889	25	2930	137815000
zus. in 14 Jahren	448	46700	2682740000

Die Zahl der Bahnen, welche in die Hand des gerichtlichen Verwalters (Receiver) übergegangen sind, gibt ein besseres Bild des allgemeinen finanziellen Zustandes des Eisenbahneigenthums während eines Jahres, als die Versteigerungen, welche die Frucht der Saat früherer Jahre sind. In dieser Beziehung zeigt sich das Jahr 1889 im Vergleich mit seinem unmittelbaren Vorgänger als ein günstiges, denn die Kapitalbeträge und Meilenzahl der 1889 in „Receivers" Hände übergebenen Bahnen sind genau dieselben wie 1888. Es sind nämlich während des vorigen Jahres 22 Gesellschaften mit 3803 Meilen Bahn und mehr als 184000000 D. Werthpapieren nicht imstande gewesen, die Zinsen ihrer Obligationen zu zahlen und daher in gerichtliche Verwaltung gelangt.

Dienstpflichten der obersten Techniker.

Der Vizepräsident der Union Pacific Eisenbahngesellschaft hat in einer allgemeinen Verfügung die Dienstpflichten und die Zuständigkeit des ersten Technikers des gesammten Bahnnetzes der Gesellschaft (Chief Engineer) wie folgt bezeichnet:

1. Sorge für die vorläufigen und endgültigen Vorarbeiten bezüglich aller beabsichtigten neuen Bahnstrecken und Berichterstattung darüber.
2. Sorge für die sämmtlichen Bauten bei neuen Linien, einschliesslich (soweit nicht Ausnahmen angeordnet werden) der Geschäfte bezüglich der Erlangung des Wegerechts.
3. Sorge für die Ueberwachung der Gitterbrücken und Tunnels und Aufsicht über wichtige Ausbesserungen oder Erneuerungen bei diesen Bauwerken, ferner Veranlassung der Prüfung alles Bauteneisens bei dessen Herstellung.
4. Vorbereitung der Baupläne und Anschläge über alle wichtigen Baulichkeiten, z. B. Werkstätten, grösserer Stationsgebäude, für welche spezielle Pläne verlangt werden und Vorbereitung des Baues aller wichtigeren Bahnhofsanlagen.
5. Vorbereitung und Bestätigung von Musterplänen über Unterhaltung und Erneuerung der Bahnkörper, Geleise und des Materials dazu, der Brücken und sonstigen hierzu gehörigen Bauten.
6. Die Vorbereitung und Sorge für die Beurkundung des Wegerechts und der Pachtverhältnisse, der Meilenzahlen und Entfernungen bezüglich aller Haupt- und Nebenstrecken.
7. Vorbereitung und Sorge wegen aller Berichte über Brücken und Bauten.
8. Alle andern Arbeiten, welche ihm von dem Vizepräsidenten, an den er unmittelbar zu berichten hat (dem er unmittelbar unterstellt ist) übertragen werden.

Preisausschreiben.

In der Absicht, die Kenntniss von den Arten der Herstellung und Unterhaltung der öffentlichen Landstrassen und das Interesse hierfür zu vermehren, hat die Universität von Pennsylvanien veranlasst, dass Preise für die besten 3 Arbeiten über diese Fachgegenstände ausgesetzt werden. Die Bedingungen hierfür sind nach Mittheilung der „Railroad-Gazette" folgende:

1. Die Bewerbung ist jedermann offen und steht unter dem Schutze der Universität, mit dem Beirath des dafür eingesetzten Ausschusses (Komitees).
2. Die Arbeiten sollen das Ingenieurfach, die ökonomischen und gesetzlichen Seiten des Baues, der Wiederherstellung und der Unterhaltung und die Vortheile der gründlich wissenschaftlichen Behandlung umfassen, dagegen die Geschichte nur soweit, als es zur Beleuchtung oder Unterstützung einer Darstellung nöthig erscheint, berühren.
3. Die Arbeiten müssen gut gefasst, logisch gehalten und original (nicht Zusammenstellungen) und nur auf eine Seite des Blattes geschrieben sein. Es ist erwünscht, dass sie in Druckschrift (type-writing) hergestellt sind. Es ist zulässig, dass eine Arbeit zwei gemeinschaftliche Verfasser habe.
4. und 5. enthalten die näheren Bestimmungen wegen der Bezeichnung der Arbeiten mit Namen des Verfassers und der Adressirung derselben an Dr. William Pepper, Rektor der Universität von Pensylvanien, in Philadelphia bis 5. April 1890.
6. Die eingegangenen Arbeiten werden einem Ausschuss von 5 oder 7 Mitgliedern, welche vom Dr. Pepper mit Zustimmung des Komitees ernannt werden, zur Prüfung und Berichterstattung — möglichst innerhalb eines Monats nach Empfang — übergeben. Das Urtheil der Mehrheit derselben ist allein maassgebend.
7. Die beste Arbeit erhält einen Preis von 400 D., die zweitbeste 200 D., die drittbeste 100 D. Ehrenwerthe Erwähnungen sind ebenfalls zulässig.

Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum der Universität zur ersten Veröffentlichung; nachdem diese erfolgt, wird das Komitee ein zweites Preisausschreiben für die beste rechtswissenschaftliche Arbeit, in welcher die bei dem jetzigen Ausschreiben angegebenen Grundzüge näher auszuführen sind, erlassen.

Kohlenverkehr.

Die durch die ausnahmsweise milde Witterung des Januar d. J. verursachte Geschäftsstille im Kohlenhandel hat auf der Philadelphia & Reading Eisenbahn eine schwere Verstopfung durch Wagen hervorgerufen. Zwischen den Kohlengruben und Philadelphia stehen etwa 1100 beladene Kohlenwagen auf Nebengeleisen.

Influenza.

Die Pensylvania Eisenbahn war in der Woche vom 17. bis 24. Januar genöthigt, ihren Anschlussbahnen mitzutheilen, dass sie infolge vielfacher Erkrankungen ihrer Fahrbeamten verhindert sei, in Pittsburgh Güterwagen für die östliche Richtung zu übernehmen. In einer Abtheilung war mehr als die Hälfte der Zugführer gleichzeitig durch die herrschende Influenza dienstunfähig geworden.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Hausfriedensbruch durch unbefugtes Verbleiben auf dem Bahnsteig der Eisenbahn. Gemeinschaftliche Begehung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Rechtsmittel war als unbegründet zu verwerfen. Dass der Bahnsteig der Eisenbahn ein abgeschlossener Raum und zum Dienste bestimmt ist, hat das Urtheil thatsächlich festgestellt, und es kann auch nicht zweifelhaft sein, dass der Stationsvorsteher K. die polizeiliche Befugniss zur Entfernung des Publikums von demselben besass, da er sie im Interesse des Dienstes für geboten hielt. Wenn daher die Angeklagten dessen Aufforderung, den Bahnsteig zu räumen, nicht Folge leisteten, so sind sie unbefugt auf demselben geblieben und es würde ein nicht zu beachtender staatsrechtlicher Irrthum sein, wenn sie die Widerrechtlichkeit dieses Verbleibens nicht erkannt haben sollten. Strafbar würden sie allerdings nicht sein, wenn sie die betreffende Aufforderung des Stationsvorstehers nicht gehört oder die physische Möglichkeit nicht besessen hätten, derselben Folge zu leisten. Allein diese Thatsachen sind von ihnen nicht behauptet worden und es war daher auch das Gericht nicht veranlasst, in dem Urtheile in eine besondere Erörterung bezüglich derselben einzutreten. Endlich bedurfte es auch zur Bestrafung der beiden Angeklagten keines Strafantrages, weil ihr unbefugtes Verweilen auf dem Bahnsteig ein gemeinschaftliches war. Das Urtheil hat dieses Erforderniss genügend nachgewiesen, wenn auch nicht in dem Sinne, dass gerade die beiden Angeklagten sich gegenseitig bewusst gewesen waren, sie wollten sich zu dem unbefugten Dableiben vereinigen. Aber es ist genügend thatsächlich festgestellt worden, dass die betreffende Aufforderung des Stationsvorstehers K. sich an alle die zahlreich versammelten Menschen richtete, welchen er das längere Verweilen auf dem Bahnhofe untersagen konnte, dass diese Menschen, indem sie der an sie ergangenen Aufforderung keine Folge leisteten, sich gegenseitig zu erkennen gaben, ihr längeres Verweilen auf dem Bahnsteig solle ein gemeinschaftliches sein, dass sich unter diesen Menschen auch die beiden Angeklagten befanden und sonach auch ihr Wille auf dieses gemeinschaftliche Verweilen gerichtet war, mochte ihnen auch die Individualität der gemeinschaftlich mit ihnen dableibenden Menschen nicht bekannt sein. Die gesetzlichen Erfordernisse des ihnen zur Last gelegten Vergehens sind hiernach den beiden Angeklagten von dem Urtheil nachgewiesen worden." (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 28. Oktober 1889; Jurist. Zeitschr. f. Els.-Lothr., Bd. V, S. 10 ff.)

---

v. O. **Haftpflicht. § 7 des R.-Haftpflichtgesetzes.** Entscheidungsgründe: „Die Begründung der Klageabweisung im angefochtenen Urtheile erschien insofern grundsätzlich noch als zu günstig für den Kläger, als angenommen ist, eine wegen eines Anspruchs aus dem R.-Haftpflichtgesetz vergleichsweise bewilligte Rente unterliege schon an sich der nachträglichen Erhöhung oder Herabsetzung nach Maassgabe des § 7 Absatz 2 jenes Gesetzes, gerade wie eine durch rechtskräftiges Urtheil zugesprochene. In Wirklichkeit ist nicht einmal für diese Annahme ein ausreichender Grund ersichtlich (vgl. Entsch. in Civilsachen Bd. XXIII, S. 41 ff.). Der einzige Rechtsgrund, überhaupt möglicherweise eine Aenderung des einmal festgesetzten Rentenbetrages verlangen zu können, ist für den vorliegenden Fall in der besonderen, im Vergleiche selbst enthaltenen Klausel zu finden, wonach den Parteien alle Rechte auf Erhöhung oder Minderung der Rente nach § 7 des R.-Haftpflichtgesetzes vorbehalten sind. Nun ist aber in den vorigen Urtheilen in völlig zutreffender Weise ausgeführt, dass die Bestimmung des Absatzes 2 des § 7 sich nur auf solche wesentlichen Veränderungen der Verhältnisse beziehe, welche zu der Zeit, als die Festsetzung der Rente vorgenommen wurde, sich noch nicht, als im regelmässigen Laufe der Dinge gelegen vorhersehen liessen (vgl. Entscheid. d. R.-Ger. in Civilsachen

Bd. VII, S. 51 f.; Bd. XVI, S. 83 f.; Bd. XX, S. 92) und dass im gegenwärtigen Falle von einer solchen Veränderung gar nicht die Rede sein könne.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Januar 1890 in S. Fischer c. Hamburger Strasseneisenbahn. Rep. Nr. 240/89 VI; Jurist. Wochenschr. 1890, S. 51.)

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. Unfall durch Verletzung aus Uebermuth. Ein eigenthümlicher Fall kam kürzlich zur Entscheidung des Reichsversicherungsamtes. Durch einen Wurf mit einem Stück Holz, welchen ein beim Kaffeetrinken in einer Wärterbude befindlicher Arbeiter anscheinend aus Uebermuth that, wurde einer seiner Mitarbeiter verletzt. In Uebereinstimmung mit dem Schiedsgericht hat das Reichs-Versicherungsamt durch Rekursentscheidung vom 18. März 1889 dem verletzten Arbeiter eine Entschädigung nach dem Unfall-Versicherungsgesetz zuerkannt mit folgender Begründung: „Zwar genügt es für den Begriff eines ‚Unfalls bei dem Betriebe‘ im Sinne des § 1 Absatz 1 des Unfall-Versicherungsgesetzes nicht, dass ein blos zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang mit dem Betriebe und dem eingetretenen Schaden besteht, vielmehr muss auch ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Betriebe oder dessen Gefahren und dem Unfalle erkennbar sein. Ein solcher liegt aber hier vor. Allerdings war die Thätigkeit des Arbeiters, durch welche die Verletzung des Klägers in erster Reihe bewirkt worden ist, anscheinend nicht durch den Betrieb bedingt, sondern entsprang mehr einem mit dem letzteren in keinem ursächlichen Zusammenhange stehenden Muthwillen. Das Unfall-Versicherungsgesetz hat jedoch bewusster Weise die Arbeiter auch gegen diejenigen Gefahren sicherstellen wollen, welche der Verkehr zahlreicher Personen auf einer Betriebsstätte in Verbindung mit muthwilligem oder fahrlässigem Handeln einzelner Arbeitsgenossen im Gefolge hat. Hierzu kommt, dass eine zum Betriebe gehörige Thätigkeit des Klägers, bezw. die durch eine Betriebsthätigkeit veranlasste gebückte Stellung desselben zur Zeit des Unfalles dazu, dass letzterer eintrat, ursächlich mitgewirkt hat.“

Verschiedenes.

Kammermaier's selbstthätige Signalvorrichtung zur Verhütung von Eisenbahnzusammenstössen.

Ingenieur Kammermaier in Regensburg hat die Beschreibung seiner Erfindung D. R. P. Nr. 50089 unter anderen der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vorgelegt. Wenn nun auch die Grundidee dieser Vorrichtung unter Umständen vielleicht nützlich verwendet werden könnte, so erschien deren mechanische und elektrische Durchführung in ihrer jetzigen Gestalt doch zu ungenügend, als dass genannte Verwaltung sich dazu hätte entschliessen können, der Ausführung derselben näher zu treten und grössere Versuche in dieser Richtung anzuordnen; namentlich wurde die Druckvorrichtung beanstandet, mittelst welcher die Spurkränze der Fahrzeuge den ganzen Mechanismus in Bewegung setzen; aber auch sonst sind die Einzelheiten der Konstruktion mehrfach derart, dass diese voraussichtlich nur sehr kurze Zeit in richtigem Gang bleiben würde.

England.

Elektrischer Betrieb der Strassenbahnen in London. Wir erfahren, dass die Strassenbahnen Londons elektrisch betrieben werden sollen, nachdem der Versuch der London Elektric Car Company auf der Strassenbahn zwischen Clapham und Blackfriars Bridge mit ihrem elektrischen Tramwagen, der etwa 6.5 t wiegt und durch 78 unter den Sitzen angebrachte Akkumulatoren betrieben wird, in jeder Beziehung befriedigend ausfiel. Die 10 km betragende Entfernung wurde in einer Stunde zurückgelegt, jedoch kann der Wagen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 18 km in der Stunde betrieben werden. Durch eine Hebelvorrichtung kann der Wagen ohne die geringste Erschütterung in Bewegung gesetzt oder zum Stehen gebracht werden. Die Akkumulatoren können an jedem der jetzt in Betrieb befindlichen Londoner Trambahnwagen angebracht werden, so dass der Bau neuer Wagen nicht nöthig erscheint. Im Hinblicke auf diese vortrefflichen Erfolge beabsichtigt die London Tramway Company, welche jetzt über 5000 Pferde täglich in Verwendung hat, die elektrischen Wagen auf ihrem ganzen Netze in Gebrauch zu nehmen, wodurch eine jährliche Ersparniss von 25—28 000 £ zu erzielen ist.

Publikation über die Forthbrücke. Gleichzeitig mit der Vollendung dieses grossartigen Bauwerkes ist ein die ganze Baugeschichte der Forthbrücke vom Beginne der Fundirung bis zum Schlusse der Arbeiten enthaltendes Werk über dasselbe veröffentlicht worden. In 37 Tafeln ist die Konstruktion der Brücke in allen ihren Theilen dargestellt, während in weiteren 18 Tafeln Ansichten einer Reihe der bedeutendsten Brücken der Welt enthalten sind, um einen Vergleich des eben fertig gestellten Objektes mit allen bisher ausgeführten grösseren Brücken zu erleichtern.

Grosse Russische Eisenbahn.

Wie den „Nowosti“ mitgetheilt wird, hat das Ministerium der Wegekommunikationen die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft angewiesen, sobald als möglich zum Bau eines zweiten Geleises auf der Petersburg - Warschauer Eisenbahnlinie zwischen Petersburg und Bjelostok zu schreiten, d. h. auf jener Bahnstrecke, wo ein zweites Geleise noch nicht existirt.

Zum Projekte der Sibirischen Bahn

erfährt die (Russische) „St. Petersburger Ztg.“, dass die besondere Kommission, die zur Berathung dieser Frage beim Ministerium der Kommunikationen eingesetzt worden ist, nachstehende Beschlüsse in Bezug auf die Art des Baues gefasst hat: Der Fahrdamm soll von Minimalbreite sein; die künstlichen Vorrichtungen, mit Ausnahme der eisernen Röhren, aus Holz hergestellt werden. Nur an Punkten mit sehr lebhaftem Verkehr wird die Ueberfahrt über das Geleise bewacht werden. Für die erste Zeit soll die Ballastlage von der kleinsten möglichen Norm sein und erst später bis zu einer gewissen Tiefe ergänzt werden, womit ausserordentliche Ersparnisse erzielt werden können. Die Schienen werden vom Typus 20 Pfund pro Fuss sein, wie auf der Morschansk-Ssysranbahn. Grössere Stationen sollen nur an Hauptpunkten gebaut werden, auf der übrigen Strecke werden sie durch Halbstationen und offene Plattformen ersetzt werden. Wasserreservoirs werden nur an Punkten errichtet, wo Flüsse die Bahnlinie durchschneiden, was leicht ausführbar ist. Die telegraphische Verbindung wird aus ökonomischen Rücksichten an einem System eiserner Pfosten geleitet werden.

Es ergibt sich hieraus nicht nur das dringende Bedürfniss der Sparsamkeit, sondern ebenso auch die Bedeutung, welche die Russische Regierung einer möglichst raschen Ausführung des Werkes beilegt.

Kongo-Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath hat die Erbauung des ersten 30 km langen Bahnabschnittes zu beschleunigen beschlossen. Schon im April müssen Eisenschwellen und Stahlschienen in Antwerpen abgeliefert werden, um solche nach Afrika zu befördern. Die ersten Bahnarbeiten werden von 30 Europäern und 2000 schwarzen Arbeitern ausgeführt.

Passagierverkehr des Hafens Newyork.

Die eben abgeschlossenen Amerikanischen Statistiken bringen eine höchst interessante Zusammenstellung über den Passagierverkehr des Hafens Newyork, welche zugleich einen bedeutenden Triumph der Deutschen Schifffahrt darstellt. Es sind danach im ganzen im Hafen von Newyork von Europa während des Jahres 1889 angekommen 891 Passagierdampfer mit 96 686 Kajütspassagieren und 315 227 Zwischendeckern. Die bei weitem ersten Ziffern unter allen den 23 Passagierlinien behauptet der Norddeutsche Lloyd in Bremen und zwar hat derselbe auf 103 Reisen nicht weniger als 16 436 Kajütspassagiere und 60 469 Zwischendecker befördert. Er hat damit alle grossen Englischen Linien vollständig aus dem Felde geschlagen. Die grösste Englische Ziffer behauptet die Cunardlinie mit 16 028 Kajütspassagieren und 16 850 Zwischendeckern in 64 Reisen. Die nächst hohe Ziffer zeigt die Inmanlinie, welche trotz ihrer Riesendampfer nur 12 962 Kajütspassagiere und 26 055 Zwischendecker beförderte. Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt mit Einschluss der früheren Carrlinie und der Slomandampfer weist in 86 Reisen 5306 Kajüts- und 34 672 Zwischendeckspassagiere auf. Noch interessanter ist der Vergleich, wenn man die von den einzelnen Schiffen durchschnittlich nach Amerika beförderte Personenzahl in Rechnung zieht. Dieselbe betrug beim Norddeutschen Lloyd 747 für jedes Schiff, bei der Inmanlinie 721, bei der Cunardlinie 670, bei der General Transatlanticcompagnie von Havre 630, bei der Hamburger Packetfahrt 465, bei der White-Starlinie 428 usw. Es ist übrigens dieses Jahr das erste, in welchem der Norddeutsche Lloyd auch in der Zahl der Kajütspassagiere die Cunardlinie überflügelt hat.

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Regierungsassessor Pannenberg in Posen ist die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk) Breslau in Posen verliehen worden.

Versetzt sind: Der Eisenbahn - Maschineninspektor Reuter, bisher in Kiel, an die Hauptwerkstätte in Bromberg,

der Eisenbahn - Bauinspektor Richter, bisher in Bromberg, als Vorsteher an die Hauptwerkstätte in Hamburg,

der Eisenbahn-Maschineninspektor Steinbiss, bisher in Hamburg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Kiel.

Gestorben: Geheimer Regierungsrath Grimmer, maschinentechnisches Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die Station Krimpenfort, welche seit dem 1. Februar d. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen zugelassen ist, wird mit dem 1. März d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet. (412B&W)

Oldenburg, den 14. Februar 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Serbischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. treten für den Verkehr mit den neuen Bahnhöfen in Station Solingen: Solingen-Nord und Solingen-Süd direkte Frachtsätze im Norddeutsch - Serbischen Verkehr in Geltung; für den Verkehr mit der bisherigen Station Solingen, welche die Bezeichnung „Solingen - Weyersberg“ erhalten hat und welche nur noch für den Wagenladungsverkehr eingerichtet ist, treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der neuen Tarifsätze geben die Güterverwaltungen in Solingen und das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld Auskunft.

Breslau, den 15. Februar 1890. (413)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Bestimmungen über die Reexpedition gewisser Artikel in Wagenladungen werden mit Wirkung vom 1. April l. J. dahin ergänzt, dass die Ueberführung von eingelagerten Sendungen von Karlsruhe-Hauptbahnhof nach Karlsruhe-Mühlburger Thor und umgekehrt als eine Weiterbeförderung im Sinne dieser Bestimmungen nicht betrachtet und deshalb auf derartige Sendungen die Rückerstattung von Expeditionsgebühren nicht bewilligt werden kann.

Karlsruhe, den 14. Februar 1890. (414)
Generaldirektion.

Am 20. Februar 1890 tritt zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1889 der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen zu II B „Besondere Tarifvorschriften“, neue Entfernungen für die Stationen Breinig und Rheinböller Hütte und anderweite Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie einen Ausnahmetarif 6 für Düngemittel, Erden, Kartoffeln usw. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Köln, den 19. Februar 1890. (415)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 10. Februar cr. sind im Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbande für Strohsendungen bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür von einer Anzahl Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der priv. Oesterr. Ungarischen Staatsbahngesellschaft, der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Bahn nach Alt-Carbe, Bromberg, Cüstriner Vorstadt und Kreuz der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe die betreffenden Stationen und die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, den 15. Februar 1890. (416)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew Bahn über Bachmatsch-Gomel-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr ist mit Gültigkeit vom 2./14. Februar 1890 ein direkter Spezialtarif in Kraft getreten.

Druckexemplare sind auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. (H&V417)

Die Direktion.

Mit dem 15. Februar 1890 wird die Station Gunsleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Vieh- usw. Verkehr Bromberg - westliche Staatseisenbahnen einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 11. Februar 1890. (418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 20. Februar d. J. treten Ausnahme-Frachtsätze für gebrannte Mauersteine von Jüdewein-Pössneck nach Jena, W.-G. Bhf. mit 0,15 ℳ und nach Weimar, W.-G. Bhf. mit 0,21 ℳ für 100 kg bei Aufgabe in Ladungen zu 10 000 kg in Kraft.

Erfurt, den 15. Februar 1890. (419)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 15. d. Mts. treten im Verkehre zwischen Marienbad und Prestic einer- und Trebanz-Treben andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Europäisches Holz) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 14. Februar 1890. (420)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Bayerischer Verband. Durch den am 1. März d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag II wird die Station Füssen der Lokalbahn Oberdorf b. Biessenhofen-Füssen in den Verbandsverkehr aufgenommen, der Ausnahmetarif 2 für Metall-Stückgüter auf Holzwaaren ausgedehnt, das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 für Holz, sowie die Bezeichnung der Station Ebelsbach geändert, ein neuer Ausnahmetarif für Schweissofen-Schlacken eingeführt, die Aufhebung einzelner Sätze des Ausnahmetarifs 4 für Europäisches Stammholz, sowie der Frachtsätze für Crailsheim und Ulm bewirkt, und der Satz des Ausnahmetarifs 5 für Bausteine im Verkehre Marktleuthen-Berlin Anh.-Dr. Bhf. mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab von 1,31 ℳ in 1,33 ℳ für 100 kg berichtigt.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 12. Februar 1890. (421)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-Bayerischer Verkehr. Vom 15. d. Mts. ab wird die Bayerische Station Rothenkirchen in den Ausnahmetarif 11 (Spath etc.) einbezogen. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (422)

Frankfurt a/M., den 11. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. kommen die Nachträge VI und I zu den Tarifheften Nr. 1 und 2 des Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes zur Einführung. Der erstere Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I, der Kilometertafel II, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife, ferner anderweite Stationsbezeichnungen und Berichtigungen des Tarifs, beziehungsweise Nachtrags V. Der Nachtrag I zu Heft Nr. 2 enthält Frachtsätze für direkte Güterabfertigung nach und von den Stationen Bahrenfeld, Itzehoe, Malchin und Füssen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs. In Wegfall kommen die bisher gültig gewesenen Frachtsätze im Verkehre der Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn, nämlich Braunschweig (Nordbahnhof und Wilhelmithorbahnhof), Osterlinde - Burgdorf und Thiede.

Exemplare dieser Nachträge werden zum Preise von 0,25 und 0,20 ℳ pro Stück von den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich abgegeben.

Hannover, den 11. Februar 1890. (423)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Eydtkuhner Transitgüter-Verkehr. Mit Gültigkeit von sogleich werden die Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn in den Ausnahmetarif 31 für Eisen und Stahl usw. und in den Ausnahmetarif A (Sammelgüter) des Eydtkuhner Transit-Gütertarifs mit den folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Nach Eydtkuhnen transit von	Entfernung	Ausnahmetarif 31						Ausnahmetarif A		
		1. Kategorie		2. Kategorie		3. Kategorie		Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklasse	
	km	zu 5000 kg	zu 10000 kg	zu 5000 kg	zu 10000 kg	zu 5000 kg	zu 10000 kg		A zu 5000 kg	B zu 10000 kg
Mannheim . . .	1329	—	3,35	3,23	2,69	2,83	2,36	6,42	5,14	4,28
Mannheim-Neckarvorstadt	1329	—	3,35	3,23	2,69	2,83	2,36	6,42	5,14	4,28

Bromberg, den 11. Februar 1890. (424)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Im direkten Güterverkehr nach und von den betreffenden Bayerischen Stationen finden vom 15. d. Mts. an die Frachtsätze und Bestimmungen über die Frachtberechnung, welche der Ausnahmetarif für Metalle (unedle) und Waaren aus unedlem Metall enthält, auch für folgende Artikel Anwendung, nämlich:

Holzwaaren aller Art, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt;

Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet; Schachteln aus Holz, neue, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Hannover, den 13. Februar 1890. (425)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Die auf Seite 44, 52, 53 und 60 des Nachtrags XI zu Heft 1 des Verbandsgütertarifs enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 6a und b (Europäisches Holz) für den Verkehr mit der Station Dobrowitz der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn gelten vom 20. d. Mts. ab auch für den Verkehr mit der Station Taxis-Dobrowitz der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen.

Dresden, den 12. Februar 1890. (426)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Seehafen-Ausnahmetarifen des Westdeutschen Verbandes und des Staatsbahnverkehrs Altona-Oldenburg-Hannover-Frankfurt a/M. werden vom 20. Februar d. J. ab gültige Nachträge herausgegeben, enthaltend: Aufnahme von Cedernholz in Blöcken für den Verkehr nach Hanau, Aufnahme der Stationen Hattersheim, Lorsch, Heppenheim, Crailsheim, Eislingen und Ausdehnung der Sätze für Feuerbach und Göppingen.

Die Nachträge können in den Expeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird zwischen Vechelde und Göppingen direkte Güterabfertigung eingeführt, worüber das Nähere auf diesen Stationen zu erfahren ist.

Hannover, den 12. Februar 1890. (427)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch-Bayerischer und Thüringisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Vom 15. Februar d. J. ab finden die Ausnahme-Frachtsätze für Metall-Stückgüter auch Anwendung auf Holzwaaren aller Art, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt, ferner auf Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet, sowie auf Schachteln aus Holz, neue, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Erfurt, den 13. Februar 1890. (428)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. April 1890 gelangt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. April 1887 und der Nachträge I bis IV ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, zur Einführung, in welchen die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Generalkonferenz vom 19. Dezember v. J. gefassten Beschlüsse, soweit sie bindende Kraft erlangt haben, aufgenommen sind. Durch die beschlossenen Aenderungen werden, abgesehen von der Festsetzung höherer Preise für einige Formulare und für das bei zollamtlichen Abfertigungen herzugebende Material durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt. Exemplare des Tarifs zum Preise von 50 ₰ für das Stück können von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 1. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 17. Februar 1890. (429MG)

Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königl. Direktion zu Berlin, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1890 gelangt an Stelle des mit diesem Tage zur Aufhebung kommenden bezüglichen Tarifs vom 1. Juli 1888 ein neuer Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, zur Einführung. Derselbe enthält anderweite Bestimmungen über die Beförderung von Kleinvieh in Käfigen u. s. w., von Ferkeln, Lämmern, Zicklein und sonstigen kleinen Thieren in Einzelsendungen, sowie über die Erhebung von Desinfektionsgebühren für Kleinvieh in Einzelsendungen. Exemplare des Tarifs können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung zum Preise von 25 ₰ für das Stück vom 1. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 17. Februar 1890. (430)

Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin, als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 20. Februar 1890 gelangt der Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen-Weyersberg des Direktionsbezirks Elberfeld, Wickede-Asseln des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie Jüchen und Weeze des Direktionsbezirks Köln (linksrh.), ferner den Ausnahmetarif für Eisen des Spezialtarifs II u. s. w. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern (neue Klasse 13), welcher gegen die am 1. Oktober 1889 eingeführten Frachtsätze in einzelnen Fällen Ermässigungen nachweist, sodann ermässigte bezw. berichtigte Frachtsätze für die Stationen Cleve und Goch des Direktionsbezirks Köln (linksrh.), sowie Goch, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, endlich berichtigte Frachtsätze der Klassen 5, 6 und 7a für die Stationen der Unter-Elbeschen Eisenbahn (ausgenommen Cuxhaven und Harburg U. E.) und verschiedene andere Aenderungen und Berichtigungen. Soweit durch Berichtigung einzelner Frachtsätze Erhöhungen entstehen, treten dieselben erst am 5. April 1890 in Kraft.

Der Nachtrag kann zum Preise von 10 ₰ von den betheiligten Güterabfertigungen bezogen werden.

Elberfeld, den 17./2. 90. (431)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Beförderung von Getreide in loser Schüttung. Im Lokal- und gegenseitigen Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen wird vom 1. März d. J. ab die Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) und Kleie in Wagenladungen auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) unter den nachfolgenden Bedingungen bis auf weiteres versuchsweise gestattet: 1. Die Beförderung erfolgt in gewöhnlichen bedeckten Wagen. 2. Die Verladung und die Sicherung des verladenen Gutes gegen Verstreuen ist Sache des Versenders. Die hierzu verwendeten Geräthschaften werden nach Maassgabe der allgemeinen Tarifvorschriften unter B. III. 9. des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, frachtfrei an den Versender zurückbefördert. 3. Die unverpackte Aufgabe ist von dem Versender nach der Vorschrift des § 47 (und Anl. A) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands besonders zu erklären. 4. Bei bahnseitiger Entladung auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist wird neben den Kosten für etwa erfolgte Beschaffung oder Anmiethung von Säcken eine besondere, aus dem Lokal-Gütertarife der in Betracht kommenden Verwaltung zu ersehende Gebühr erhoben.

Die besonderen Bestimmungen, welche für Russisches Getreide bezüglich der Umladung an den Grenzübergangsstationen bezw. bei der Entladung auf den Empfangsstationen getroffen sind, bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Berlin, den 14. Februar 1890. (432MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr. Mit 1. April 1890 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung.

Durch diesen Ausnahmetarif wird der bisherige Tarif vom 1. Juni 1888 nebst Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und im Auskunftsbüreau der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I. Johannesgasse 29, erhältlich.

Wien, 15. Februar 1890. (433)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Mit 1. April 1890 tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlags-Tarife Westösterreich-Aussig-Landungsplatz vom 15. Mai 1888 in Kraft; derselbe enthält Aenderungen der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die gefertigte Direktion zu beziehen.

Teplitz, am 15. Februar 1890. (434)

Die Direktion der K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Bezugnehmend auf die Verlautbarung in Nr. 6 dieses Blattes vom 18. Januar l. J., Pos. 186, wird zur Kenntniss gebracht, dass die neuen Verbandstarife Theil V, 1. und 2. Heft erst am 1. April 1890 in Kraft treten und bis zu diesem Zeitpunkte die bestehenden gleichnamigen Tarife vom 1. November 1884, sowie der Ausnahmetarif für Wein etc. von Stationen der Tiroler Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der Schweize-

rischen Bahnen, gültig vom 15. März 1881, noch in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 14. Februar 1890. (435)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Einführung eines neuen Ueberfuhrtarifes für die Lemberger Verbindungsbahn. Mit 1. März 1890 tritt ein neuer Ueberfuhrtarif für die Lemberger Verbindungsbahn in Kraft, durch welchen der im Lokal-Gütertarife der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, Theil II vom 15. September 1880 auf Seite 22 unter f enthaltene Ueberfuhrtarif, sammt der im Nachtrage V auf Seite 5 unter VIII befindlichen Modifikation desselben, sowie der im Lokal-Gütertarife der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Oesterr. Linien), Theil II vom 1. Juni 1885, bezw. im Nachtrage IV vom 1. Mai 1888 enthaltene Ueberfuhrtarif aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind im Oekonomate in Wien und bei der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1890. (436)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, zugleich namens der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. wird ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Köln [links- und rechtsrheinisch] und Frankfurt a/M.), der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und der Station London der London-Chatham und Dover-Eisenbahngesellschaft andererseits über Venlo bezw. Goch-Boxtel-Vlissingen eingeführt. Der bisherige bezügliche Tarif wird mit dem genannten Zeitpunkte hierdurch aufgehoben. Die Tarifsätze erleiden für einzelne Verbindungen neben Preisermässigungen unbedeutende Vertheuerungen. Die Preise für Rückfahrkarten werden durchgängig ermässigt. Nähere Auskunft ertheilt unser Personen-Tarifbüreau.

Köln, den 14. Februar 1890. (437)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der betheiligten übrigen Verbandsverwaltungen.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt zu unserem Lokal-Personentarife vom 1. Juli 1878 der 13. Nachtrag in Kraft, enthaltend neue, ermässigte Fahrpreise und Gepäckfrachten für den Verkehr mit der Station Wesel, unter Aufhebung der Nachträge 1 bis 12.

Die in den bisherigen Nachträgen 5 und 9 enthaltenen Tages-Retourbillets für den Verkehr zwischen Wesel einerseits und Labbeck und Xanten andererseits werden vom 1. April d. J. ab aufgehoben.

Gennep, 13. Februar 1890. (438)

Die Direktion.

3. Verdingungen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an

2818 Radreifen,
191 Achsen,
214 Radsternen,
174 Trag- und 2200 Spiralfedern,
28 Linealen,
110 Kolbenstangen,
92 Kurbel- und Kuppelstangen, sowie ca.
6900 kg Rundstahl für Kurbel- und Kuppelzapfen,

für das Rechnungsjahr 1890/91 zu vergeben.

Die Bedarfszusammenstellung, Lieferungsbedingungen, technischen Vorschriften und Zeichnungen liegen zur Einsichtnahme beim technischen Büreau auf, von welchem sie auch auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 3 ℳ bezogen werden können.

Angebote auf die ganze oder einen Theil der Lieferung, wollen bis Freitag, den 28. Februar d. J., Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotiv- und Wagenbestandtheilen“ versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden; die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 10. Februar 1890. (439)

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen. Hofacker.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Für den Verkauf alter, im diesseitigen Bezirk lagernder unbrauchbarer Eisenschienen ist Termin auf

Dienstag, den 25. Februar 1890 Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Amtsgebäude, Franckestrasse 1 angesetzt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ von demselben bezogen werden. Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin an uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 10. Februar 1890. (440)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verkauf von Altmaterialien. Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar:

416 t Eisenschienen,
11 „ Flussstahlschienen,
120 „ Schmiedeeisen-, Gusseisenschrot und sonstige Metalle,

sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden, wozu Termin auf Sonnabend, den 22. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist.

Die formularmässigen Angebote müssen bis zu diesem Zeitpunkt postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift: Gebot auf Ankauf von Altmaterialien, eingereicht sein und werden in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet werden.

Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen.

Weissenfels, den 6. Februar 1890. (441)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 16. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Februar 1890.

Inhalt:

Begründung des Gesetzentwurfes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat.

Wenngleich das Staatseisenbahnsystem im wesentlichen seinen Abschluss gefunden und für eine wirkungsvolle Gestaltung desselben in dem Fortbestande der wenigen noch vorhandenen Privateisenbahnunternehmungen im allgemeinen ein Hinderniss nicht zu erkennen ist, so wird doch durch die Erwerbung einzelner der noch im Privatbetriebe verbliebenen Bahnen zu geeigneter Zeit, sofern dieselbe unter angemessenen Bedingungen zu erreichen ist, das Interesse des Staates in Rücksicht auf den Verkehr und die Landesvertheidigung nicht unwesentlich gefördert werden können.

Die Verhandlungen über den Erwerb der in dem Gesetzentwurfe aufgeführten Privateisenbahnen:

1. der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn,
2. der Unterelbeschen Eisenbahn,
3. der Westholsteinischen Eisenbahn und
4. der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn,

von welchen nur die drei letzteren in dem Besitze von Aktiengesellschaften sich befinden, sind durch den Umstand wesentlich erleichtert worden, dass sich der Aktienbesitz zum weit überwiegenden Theile in festen Händen befindet und der Börsenspekulation entzogen ist.

1. Die der Stadt Schmalkalden gehörige, 6,88 km lange Stichbahn von Wernshausen nach Schmalkalden ist in Wirklichkeit als ein Theil der auf Grund des Gesetzes vom 1. April 1887 in der Ausführung begriffenen Staatsbahnlinien von Zella-Mehlis über Schmalkalden nach Klein-Schmalkalden anzusehen, so zwar, dass diese Strecke, wenn sie noch nicht vorhanden wäre, jetzt vom Staate gleichzeitig mit den eingangs erwähnten Linien auszubauen wäre. Es würde augenscheinlich nicht wirthschaftlich sein und auch nicht im Interesse des Staates bezw. des öffentlichen Verkehrs liegen, wenn man die Staatsbahnlinien jetzt in Schmalkalden auf einem besonderen Bahnhofe einführen und getrennt von der Stichbahn betreiben wollte. Ebensowenig dürfte sich die Herstellung eines Gemeinschaftlichkeitsverhältnisses auf dem vorhandenen Bahnhofe, sowie die staatsseitige Uebernahme des Betriebes der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn für Rechnung der Stadt — schon wegen der damit verbundenen Rechnungsschwierigkeiten — empfehlen. Unter den dargelegten Verhältnissen erübrigt nur, die Bahn Wernshausen-Schmalkalden staatsseitig zu erwerben. Die Stadt Schmalkalden ist bereit, auf der Grundlage des mit ihr abgeschlossenen Vertrages vom 22./30. Dezember 1889 das Eigenthum dieser Eisenbahnlinie auf den Staat zu übertragen.[1])

2. Das Unternehmen der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft umfasst die 103,32 km lange Strecke von Harburg bis Cuxhaven und vermittelt neben dem lokalen Verkehr auch den durch die in Cuxhaven anlegenden Dampfer, insbesondere die Schnellschiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft in der Entwickelung begriffenen Verkehr zwischen Cuxhaven und Hamburg.

Dieser letztere Verkehr wird für das Unterelbesche Eisenbahnunternehmen noch an Bedeutung gewinnen, sobald der von Hamburg beabsichtigte Ausbau des Hafens bei Cuxhaven zur Ausführung gelangt. Auch die Marineverwaltung wird der

---

[1]) Ueber den Inhalt dieses Vertrages, sowie über die Verhältnisse der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn gibt eine beigefügte Denkschrift nähere Auskunft, aus welcher wir noch berichten werden.

Unterelbeschen Eisenbahnlinie demnächst Verkehr zuführen. Diese Umstände in Verbindung mit dem bestehenden Plan, eine Staatsbahn von Geestemünde nach Cuxhaven auszubauen, lassen den staatsseitigen Erwerb der Unterelbeschen Eisenbahn als geboten erscheinen.[1])

3. Das Unternehmen der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft umfasst die Strecken von Neumünster über Heide nach Karolinenkoog-Fähre, von Heide nach Wesselburen und von Wesselburen nach Büsum mit einer Gesammtlänge von 99,80 km.

Das Unternehmen, welchem namentlich die Aufgabe zufällt, den westlichen Theil von Holstein an das Holsteinische Eisenbahnnetz anzuschliessen, hat neuerdings durch den Bau des Nord-Ostseekanals eine erhöhte Bedeutung erlangt. Das gesammte Aktienkapital der Bahn beträgt 3 999 000 ℳ, davon befinden sich im Besitze des Staates 768 900 ℳ.

Die Strecke Wesselburen-Heide bildet zunächst ein selbstständiges Unternehmen, welches erst durch Kauf in den Besitz der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft gelangte.[2])

4. Die Schleswig-Holsteinische Marschbahn, welche mit den Schleswig-Holsteinischen Staatsbahnlinien vielfach in Wettbewerb steht, ist aus dem Unternehmen der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn hervorgegangen. Der Betrieb der zu letzterem gehörenden Linien ist eröffnet:

auf der Strecke Glückstadt-Elmshorn im Jahre 1845,
„ „ „ Glückstadt-Itzehoe „ „ 1857,
„ „ „ Itzehoe-Heide „ „ 1878.

Am 1. Januar 1879 nahm das Unternehmen mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Erweiterung desselben die Firma „Holsteinische Marschbahn" an. Der Betrieb der seitdem hinzugetretenen Linien ist eröffnet:

auf der Strecke St. Michaelsdonn-Marne im Jahre 1880,
„ dem Industriegeleis von Marne nach Frederick VII. Koog im Jahre 1884,
„ der Strecke Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern nach der Landesgrenze bei Ribe im Jahre 1887.

Am 1. Januar 1888 wurde die Firma in „Schleswig-Holsteinische Marschbahn" umgeändert. Im Laufe des Jahres 1888 ist der Betrieb auf der Strecke Bredebro-Lügumkloster eröffnet worden. Die Gesellschaft ist noch im Besitze der Konzession einer Bahn von Wilster bis zur westlichen Mündung des Nord-Ostseekanals. Zur Erbauung dieser Strecke sind der Gesellschaft 2 Jahre Baufrist bewilligt worden.

Das gesammte Aktienkapital der Gesellschaft
beträgt . . . . 15 500 700 ℳ
davon besitzt der Preussische Staat . . . . . . 4 014 450 „

Das übrige Aktienkapital ist fast ausschliesslich im Besitze der betheiligten Kreise, Städte und Gemeinden.[2])

Mit der Uebernahme der unter Nr. 1 bis 4 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen wird das Staatseisenbahnnetz einen Zuwachs von 447,80 km erhalten, und zwar beträgt die Eigenthumslänge:

1. der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn . . 6,88 km
2. der Unterelbeschen Eisenbahn . . . . 103,32 „
3. der Westholsteinischen Eisenbahn . . . . 99,80 „
4. der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn . . . 237,80 „
zusammen 447,80 km

Der Gesetzentwurf sowie die demselben beigefügten Verträge entsprechen in ihrer Fassung im wesentlichen den bisher vorgelegten Gesetzentwürfen und Verträgen gleicher Art.

Die sämmtlichen unter Nr. 1 bis 4 genannten Eisenbahnen sollen sofort käuflich übernommen werden. Mit dem Erwerbe des Eigenthums der vier genannten Eisenbahnen fallen dem Staate alle zum Vermögen der Unternehmungen gehörigen Fonds, namentlich die Reserve- und Erneuerungsfonds zur freien Verfügung anheim. Auf diese Fonds sollen nach den abgeschlossenen Verträgen die Abfindungen der Gesellschaftsvorstände verrechnet werden. Ausserdem empfiehlt es sich, zur thunlichsten Vereinfachung der Verrechnung aus diesen Fonds, soweit dieselben dazu ausreichen, die baaren Zuzahlungen, welche auf die Aktien Lit. A und B der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft, auf die Stammaktien der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft, auf die Stammaktien Lit. B und C und auf die Stamm-Prioritätsaktien Lit. B der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn zu leisten sind, zu entnehmen.

Die Höhe der sämmtlichen genannten Fonds nach dem Rechnungsabschlusse für 1888 bezw. 1888/89 beträgt nach Abzug der an die Gesellschaftsvorstände zu zahlenden (353 150 ℳ) Abfindungen zusammen 1 444 696 ℳ.

Unerledigte Konzessionen zum Bau neuer Bahnen sind ausser der oben erwähnten der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft verliehenen Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wilster bis zur westlichen Mündung des Nord-Ostseekanals nicht vorhanden.

Ende 1889 befanden sich im Depot der letzteren Gesellschaft an unbegebenen Prioritätsobligationen noch 500 000 ℳ, welche für die in dem landesherrlichen Privilegium festgesetzten Zwecke zu verwenden sind. Die Regierung wird jedoch voraussichtlich von einer weiteren Begebung der Prioritätsobligationen absehen, vielmehr im Falle eines Bedürfnisses mit der Beschaffung der erforderlichen Baumittel im Wege des Staatskredits vorgehen. Um die Möglichkeit hierfür zu gewähren, wird im § 5 des Gesetzentwurfes die Ermächtigung zur anderweiten Deckung des Geldbedarfs bis zur Höhe von 500 000 ℳ nachgesucht.

Bei Bemessung der erforderlichen Kredite sind die bereits im Besitze des Staates befindlichen Aktien der Westholsteinischen und Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft — wie in ähnlichen früheren Fällen — ausser Betracht gelassen. Mit dieser Maassgabe ergibt sich als Summe der infolge des Erwerbes der obengenannten vier Eisenbahnunternehmungen auszugebenden Staatsschuldverschreibungen 26 869 300 Mark (für Aktien im Nennbetrage von 38 216 350 ℳ) und der vom Staate zu übernehmenden Prioritätsobligationen 10 839 500 ℳ.

Die Gesammtnachweisung der für die Aktien der bereits erworbenen und der nach Vorstehendem zu erwerbenden Eisenbahnen auszugebenden Staatsschuldverschreibungen beträgt im ganzen 2 067 491 113 ℳ (73 224 980 ℳ $3^1/_2$ %, 1 983 908 634 ℳ 4 % und 10 357 500 ℳ $4^1/_2$ % Staatsschuldverschreibungen).

[1]) Die Verhältnisse der zu verstaatlichenden Unternehmungen, sowie die Angemessenheit der den Aktionären zu gewährenden Abfindungen sind in Denkschriften näher erläutert, aus welchen wir demnächst referiren werden.

Prüfung des Hörvermögens.

Für die Betriebssicherheit ist als nothwendig anerkannt worden, dass die im Betriebsdienste beschäftigten Beamten sich im Besitze nicht nur eines normalen Sehvermögens, sondern auch eines normalen Hörvermögens befinden müssen, weil das Missverstehen dienstlicher Befehle oder das Ueberhören akustischer Signale ebenso gefährlich wirken kann, als das Nichterkennen optischer Signale.

Bei der Annahme der Beamten findet deshalb eine genaue ärztliche Untersuchung statt, um aber auch den Fortbestand des bei der Annahme vorhanden gewesenen normalen Seh- und Hörvermögens während der Dienstzeit festzustellen, sind in regelmässigen Zwischenräumen erneute ärztliche Untersuchungen vorgeschrieben worden.

Nach den Bestimmungen des Bundesraths über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten ist normales Seh- und Hörvermögen Voraussetzung für die Zugbegleitungsbeamten, Lokomotivführer, Rangirmeister, Weichensteller, Bahnwärter, Haltestellenaufseher, Bahnmeister und Stationsbeamten.

Die Untersuchung auf Farbenblindheit und die verschiedenen Methoden sind schon häufig Gegenstand öffentlicher Besprechungen gewesen, neueren Datums dagegen ist die Erkenntniss, dass das Hörvermögen der Beamten durch die Natur des Eisenbahndienstes häufig beeinträchtigt wird. Eine Untersuchung in dieser Richtung kann jeder Laie mit Sicherheit vornehmen, und es dürfte deshalb den Dienstvorgesetzten, welche im Umgange mit ihren Untergebenen bei denselben einen Rückgang des Hörvermögens zu beobachten glauben, erwünscht sein, eine Methode zu erfahren, welche sie in den Stand setzt, jederzeit selbst eine Prüfung vorzunehmen, deren Ergebniss zur richtigen Beurtheilung befähigt, ob die Nothwendigkeit einer sofortigen aussergewöhnlichen Untersuchung durch den Bahnarzt vorliegt.

Wir lassen deshalb auf Grund der von einem Spezialisten aufgestellten Regeln nachstehende Anleitung zur Prüfung der Hörschärfe mit der Flüstersprache folgen.

Der Kürze halber mag hierbei der die Prüfung Abnehmende mit A., der zu Prüfende mit B. bezeichnet werden.

Die Prüfung findet in einem 12—15 m langen Saale bei grösster Ruhe statt; diese soll möglichst auch ausserhalb herrschen. B. stellt sich an das eine Ende des Saals, während A. am entgegengesetzten Ende in einer Entfernung von 15 m seinen Platz einnimmt. Auf diese Entfernung soll die Flüstersprache von einem gesunden Ohr noch verstanden werden. Jedes Ohr wird für sich geprüft, während der Prüfung des einen Ohrs ist das andere mit dem gut angefeuchteten kleinen Finger möglichst luftdicht zu verschliessen. B. hat das zu prüfende Ohr

dem A. zuzuwenden und soll denselben nicht ansehen, sondern die Augen schliessen. B. ist nun aufzufordern, alle ihm vorgesprochenen Worte laut und deutlich zu wiederholen. Nach diesen Vorbereitungen beginnt die Prüfung, indem A. von der grössten Entfernung (15 m) aus einzelne Worte, wie Kette, Messer, neun, drei u. dergl. in leisem deutlichen Flüstertone vorspricht. Kann B. die Worte nicht deutlich hören, so nähert sich ihm A. langsam bis zu der Stelle, von welcher aus die einzelnen Worte verstanden und nachgesprochen werden können. Die sich zwischen A. und B. ergebende Entfernung wird nachgemessen und hiernach die Hörschärfe bestimmt. Hört B. die Flüstersprache auf 15 m, so besitzt er normale Hörschärfe = 1; hört er dieselbe jedoch nur auf 7½ m, so besitzt er nur ½ der normalen Hörschärfe usw. In der gleichen Weise wird das andere Ohr geprüft.

Ist die Hörschärfe beider Ohren nicht die gleiche, so wird das Mittel aus beiden Prüfungsergebnissen gezogen. B. besitzt z. B. ½ der normalen Hörschärfe, wenn er die Flüstersprache mit einem Ohr auf 10 m (⅔) und mit dem andern auf 5 m (⅓) vernimmt.

Die Prüfung mit der Flüstersprache wird auch vom Arzte angewandt, derselbe besitzt jedoch in dem Hörmesser von Politzer noch ein einfaches Instrument, das ihm ermöglicht, eine zweite Prüfung zur Bestätigung der ersten vorzunehmen. Der Hörmesser soll ebenfalls auf 15 m von einem normalen Ohr noch gehört werden, so dass die Hörschärfe in derselben Weise wie mit der Flüstersprache bestimmt wird.

Am häufigsten finden sich durch den Beruf veranlasste Ohrenkrankheiten bei den Lokomotivführern, welche infolge dessen namentlich im vorgerückten Lebensalter häufig schwerhörig werden. Mit Rücksicht jedoch auf die Schallstärke der akustischen Signale soll nach gutachtlichem ärztlichen Ausspruch 1/50 der normalen Hörschärfe für diese Beamten noch genügen.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 15.)

IV. Roggen.

Das Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) hat für den auf dem IV. Kartenblatte behandelten Artikel Roggen eine Abnahme von 852 994 t = 15,5 % gegen das Vorjahr ergeben. Von dieser Abnahme kommen hauptsächlich 539 315 t auf Preussen, 108 254 t auf Bayern, 11 809 t auf Sachsen, 12 300 t auf Württemberg, 6 287 t auf Baden, 103 948 t auf Mecklenburg, Schwerin und Strelitz, 5 734 t auf Elsass-Lothringen und 65 347 t auf die übrigen Deutschen Staaten.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1888) betrug 648 562 t, d. i. gegen das Vorjahr 10 759 t = 1,6 % mehr, während die Ausfuhr sich um 932 t = 41,2 % verringerte. — Bei der Einfuhr war das Ausland und zwar Russland mit 467 064 t, die Niederlande mit 50 590 t, Belgien mit 16 709 t und Oesterreich-Ungarn mit 11 854 t betheiligt.

Die Beförderung auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschl. der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 1 496 150 t, d. i. gegen das Vorjahr 234 947 t = 15,7 % mehr.

Aus der nachstehenden Uebersicht ist zu ersehen, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches und des Auslandes im Versand bezw. im Empfang im Jahre 1888, mit dem Vorjahre verglichen, betheiligt waren:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Versand				Empfang		
			nach den übrigen Bezirken			aus den Bezirken		
Verkehrsgebiete	Jahr	in den eigenen Bezirken (Lokalverkehr)	des Deutschen Reiches	des Auslandes	zusammen	des Deutschen Reiches (ausschl. Lokalverkehr)	des Auslandes	zusammen (einschl. Lokalverkehr Spalte 3)
		t	t	t	t	t	t	t
Deutschland:								
I. Nord-westl.	1888	74767	156576	450	231793	119411	11048	205226
	1887	*54062*	*117771*	*627*	*172460*	*100050*	*8028*	*162140*
II. Süd-	1888	50659	62941	2461	116061	71909	13499	136067
	1887	*42076*	*48156*	*869*	*91101*	*52731*	*9747*	*104554*
III. Nord-	1888	133621	234216	37	367374	229536	1629	364786
	1887	*121922*	*243087*	*39*	*365048*	*197640*	*158*	*319720*
IV. Mittel-	1888	146448	30582	164	177194	170022	12763	329233
	1887	*140633*	*32488*	*2097*	*175218*	*152410*	*622*	*293665*
V. Ost-	1888	167798	268864	39	436701	162301	127588	457687
	1887	*116312*	*226034*	*3510*	*345856*	*164705*	*92965*	*373982*
VI. Ausland	1888	—	166527	—	166527	3151	—	3151
	1887	—	*111520*	—	*111520*	*7142*	—	*7142*
Zusammen I—VI	1888	573293	919706	3151	1496150	756330	166527	1496150
	1887	*475005*	*779056*	*7142*	*1261203*	*674678*	*111520*	*1261203*

In Prozenten des Gesammt-Versandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hiernach folgendes:

	% Versand	% Empfang		% Versand	% Empfang
I. Nordwestliches Deutschland .	15,5	13,7	a) des Deutschen Reiches	61,5	50,5
II. Süddeutschland	7,8	9,1	b) des Auslandes . . .	0,2	11.2
III. Norddeutschland	24,6	24,4	davon kommen auf:		
IV. Mitteldeutschland	11,8	22,0	Preussen	69,1	76,1
V. Ostdeutschland	29,2	30 6	Sachsen	7,2	13.9
VI. Ausland . . .	11,1	0,2	Bayern	2,7	4,7
oder:			Mecklenburg . .	4.7	1.7
1. in/aus den eigenen Bezirken . . .	38,3	38,3	Hessen	1,3	0.7
2. nach/aus den übrigen Bezirken			Baden *)	3,3	1,2
			Württemberg . .	0,0	0,4
			Elsass-Lothringen	0,5	1,1
			das Ausland . .	11,2	0.2

Von den Orten, welche grössere Mengen im Versand bezw. Empfang aufweisen, sind hervorzuheben:

a) im Versand:

Duisburg	mit 58 612 t	Berlin	mit 19 361 t
Mannheim	„ 36 142 „	Köln	„ 16 509 „
Magdeburg . . .	„ 28 983 „	Sosnowice	„ 14 794 „
Posen	„ 27 467 „	Frankfurt a/M. . .	„ 12 104 „
Ruhrort, Hafen .	„ 22 050 „	Wallwitzhafen . .	„ 10 876 „
Lübeck	„ 19 908 „	Uerdingen	„ 10 521 „

b) im Empfang:

Breslau	mit 40 318 t	Hildesheim . . .	mit 13 776 t
Berlin	„ 36 911 „	Stettin	„ 13 478 „
Danzig	„ 31 564 „	Halle	„ 10 128 „
Königsberg i/Pr. .	„ 26 232 „		

Der Umfang des (Ein-, Durch- und Ausgangs-) Verkehrs auf den Deutschen Strömen gestaltete sich wie nachstehend angegeben. Es wird hierbei bemerkt, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgang, in der tabellarischen Uebersicht im Durchgang) nur Gewichtsmengen von 3 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

der Memel	an 3 Stationen	im Durchgang . . .	2 423 t
des Pregels mit dem Frischen Haff	„ 2 „	„ Eingang	28 198 „
	„ 1 Station	„ Durchgang . . .	12 024 „
	„ 1 „	„ Ausgang	14 692 „
der Weichsel	„ 2 Stationen	„ Durchgang . . .	26 668 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ „ . . .	60 916 „
„ Elbe	„ 4 „	„ Eingang	260 288 „
	„ 9 „	„ Durchgang . . .	361 315 „
	„ 4 „	„ Ausgang	59 403 „
„ Weser	„ 2 „	„ Durchgang . . .	35 074 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	26 214 „
„ Ems	„ 1 „	„ Eingang	3 102 „
	„ 1 „	„ Durchgang . . .	11 625 „
des Rheins	„ 12 Stationen	„ Eingang	286 798 „
	„ 1 Station	„ Durchgang . . .	333 050 „
der Donau	„ 1 „	„ „ . . .	3 522 „

*) Einschliesslich Ludwigshafen.

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 535 580 t

davon		mit	
in Stettin . . .	171 037 t	52 423 t	aus Deutschen Häfen,
„ Lübeck . . .	23 122 „	443 444 „	„ Russland,
„ Kiel	7 148 „	799 „	„ Frankreich,
„ Altona . . .	75 853 „	220 „	„ d. Niederlanden,
„ Brake	10 729 „	1 „	„ Schweden,
„ Hamburg . .	129 585 „	38 417 „	„ Rumänien,
„ Geestemünde .	69 696 „	273 „	„ sonst. fremden Ländern.
„ Bremen . . .	48 410 „		

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 209 007 t

davon		mit	
in Memel	7 228 t	81 668 t	nach Deutschen Häfen,
„ Pillau	149 453 „	41 111 „	„ d. Niederlanden,
„ Danzig	36 260 „	10 839 „	„ Belgien,
„ Geestemünde .	16 066 „	20 275 „	„ Dänemark,
		31 310 „	„ Norwegen,
		9 937 „	„ Schweden,
		3 256 „	„ Frankreicb,
		2 712 „	„ Russland,
		7 854 „	„ Grossbritannien,
		45 „	„ d. Verein. Staaten Nordamerikas.

(Fortsetzung folgt.)

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1888/89.

(Schluss aus Nr. 14.)

C. Die Ausgaben im besonderen.

Die persönlichen Ausgaben haben gegen das Vorjahr sowohl im Gesammtbetrage, als auch nach dem auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfallenen Satze eine Steigerung erfahren, dagegen nach den unter Zugrundelegung der Leistungen der Betriebsmittel berechneten Durchschnittsbeträgen, sowie im Verhältniss zu den Gesammtausgaben sich vermindert. Die Steigerung ist zum grössten Theile auf die Vermehrung des Dienstpersonals infolge der Erweiterung des Bahngebietes durch die Inbetriebnahme neuer Bahnstrecken, sowie infolge des erheblichen Verkehrsaufschwunges und der zur Bewältigung desselben erforderlichen Maassnahmen hervorgerufen. Ausserdem hat die Inbetriebnahme einer Anzahl umgebauter und erweiterter Bahnhöfe, sowie neu angelegter Stationen grössere Personalvermehrungen verursacht. Ein weiterer Theil der Mehraufwendungen entfällt auf die Ausdehnung der Sonntagsruhe und sonstiger Ruhetage für Beamte und Arbeiter, sowie ferner auf die Erhöhung der Dienstbezüge des Personals, sowohl bei etatsmässigen als ausseretatsmässigen Beamten und Hilfsbeamten, und auf Mehraufwendungen von Unterstützungen an Arbeiter, sowie deren Hinterbliebene.

Trotz dieser Mehraufwendungen sind die persönlichen Ausgaben nicht in gleichem Verhältnisse wie die Betriebsausgaben und die Leistungen der Betriebsmittel gestiegen, da es möglich war, durch Vereinfachungen im inneren und äusseren Dienste vielfach erhebliche Ersparnisse an Arbeitskräften und persönlichen Ausgaben zu erzielen.

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben betrug
im Jahre 1887/88 . . . . 190 462 937 *M*,
„ „ 1888/89 . . . . 196 759 605 „
gleich 49,4 bezw. 47 % der Gesammtausgaben. Es hat mithin eine Zunahme von 6 296 688 *M* oder 3,3 %, im Verhältniss zu den Gesammtausgaben dagegen eine Verminderung von 2,4 % stattgefunden.

Die Zurückführung ergibt

auf 1 km mittlerer Betriebslänge . .	für	1887/88	8 523 *M*
„ 1 „ „ „ . .	„	1888/89	8 570 „
„ je 1 000 Lokomotivkm	„	1887/88	1 099 „
„ „ 1 000 „	„	1888/89	1 069 „
„ „ 100 000 Wagenachskm	„	1887/88	2 591 „
„ „ 100 000 „	„	1888/89	2 487 „
„ „ 100 000 *M* Betriebseinnahme .	„	1887/88	26 092 „
„ „ 100 000 „ „ .	„	1888/89	25 165 „

Von dem Gesammtbetrage der persönlichen Ausgaben entfallen

auf die allgemeine Verwaltung . 14,0 %
„ „ Bahnverwaltung . . . . 13,9 „
„ „ Transportverwaltung . . 71,1 „

Auf 1 km mittlere Betriebslänge entfallen von den persönlichen Ausgaben bei der allgemeinen Verwaltung 1 203 *M*, bei der Bahnverwaltung 1 190 *M*, bei der Transportverwaltung 6 177 *M*.

Ueber die Statistik der Beamten und Arbeiter ist bereits an anderer Stelle berichtet (vergl. Nr. 9 S. 89 d. Ztg.).

Von den sächlichen Ausgaben haben die allgemeinen Kosten 27 921 179 *M* betragen und eine Steigerung von 10,4 % gegen das Vorjahr erfahren. Die Zurückführung auf 1 km mittlere Betriebslänge ergibt eine solche von 1 131 *M*, im Vorjahre auf 1 216 *M* = 7,5 %.

Die Steuern, Kommunalabgaben und öffentlichen Kosten betrugen 7 029 762 *M* oder 28,4 % mehr als im Vorjahre. Diese Erhöhung findet zum wesentlichen Theile ihre Erklärung darin, dass das der Einkommenbesteuerung unterliegende Reineinkommen des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe von 100 967 168 *M* im Vorjahre auf 134 595 878 *M* im Berichtsjahre gestiegen ist. Hierzu kommt, dass im Berichtsjahre eine weitere Anzahl von Gemeinden und Kreisen von ihrem Besteuerungsrechte zum ersten Male Gebrauch gemacht hat und dass seitens verschiedener Gemeinden eine Erhöhung der Steuerprozentsätze vorgenommen ist.

Die Kosten für Ersatzleistungen und Entschädigungen, für erhebliche Reparaturen und Erneuerung von Bahnanlagen, Bauwerken und Betriebsmitteln sind ebenfalls nicht unerheblich gestiegen.

Die auf Grund des Haftpflichtgesetzes geleisteten Entschädigungen für Rechnung des eigenen Betriebes haben sich auf 3 126 805 *M* oder um 1,4 % gehoben, dagegen bei Zurückführung auf je 10 000 Wagenachskm um 7,1 %, auf je 10 000 geleistete Personenkilometer um 10,7 %, auf je 1 000 beförderte Personen um 9,2 % ermässigt. Diese Ermässigung ist auf die Wirkung der Unfallversicherungsgesetze, sowie des Unfallfürsorgegesetzes zurückzuführen. Die auf Grund der letzteren Gesetze geleisteten Zahlungen sind von 455 103 *M* im Vorjahre auf 545 656 *M* im Berichtsjahre, mithin um 16,6 % gestiegen.

Die Anzahl der Fälle, in welchen an verunglückte Personen oder an deren Hinterbliebenen Zahlungen geleistet sind, betrug im Bahnbetriebe 2 114, im Werkstätten- und Gasanstaltsbetriebe 549. Getödtet wurden insgesammt 595 Personen, verletzt wurden 2 068 Personen.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen sind
von 45 210 666 *M* im Jahre 1887/88
auf 48 685 090 „ „ „ 1888/89
oder um 7,7 % gewachsen. Soweit diese Erhöhung nicht durch die Vermehrung der zu unterhaltenden Strecken bedingt ist, findet dieselbe im wesentlichen ihre Begründung in der stetig fortschreitenden Verbesserung der Geleisunterhaltungen, in der Verwendung höherer Beträge für ausserordentliche Unterhaltungsarbeiten, der von Jahr zu Jahr vermehrten Anzahl der zu unterhaltenden Baulichkeiten und Anlagen.

Die Kosten der Bahnunterhaltung betragen bei Zurückführung:

	im Jahre 1887/88 *M*	im Jahre 1888/89 *M*
auf 1 km der unterhaltenen Strecken	2 014	2 111
„ 1 „ „ „ Geleise .	1 113	1 170
„ je 1 000 Lokomotivkm	165	166
„ „ 1 000 Wagenachskm aller Art	6,1	6,2

Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen auf freier Strecke (einschliesslich der durchgehenden Geleise in den Bahnhöfen) betrugen 28 687 668 *M* gegen 26 756 174 *M* im Vorjahre. Von diesen Beträgen entfallen

	M
a) auf die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen .	2 857 757
b) auf die Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluss der Beschaffungskosten für Schienen, Weichen, Schwellen und Kleineisenzeug), einschliesslich kleinerer Ergänzungen	16 615 575
c) auf die sonstige Unterhaltung	9 214 336

Die Ausgaben der Unterhaltung der Bahnhofsanlagen haben 18 092 369
oder 8,1 % mehr als im Vorjahre betragen.

Von diesen Beträgen entfallen auf die Unterhaltung der Hochbauten und sonstigen Anlagen . . 11 573 614

Die Kosten der Unterhaltung der Telegraphen und Signalvorrichtungen nebst Zubehör haben sich gegen das Vorjahr um 10,9 % und zwar auf 1 905 053 *M* vermehrt.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung des Oberbaues und aller mechanischen Vorrichtungen (ausser der Materialbeschaffung) belaufen sich auf 23 134 330 *M* oder mehr 9 %.

In diesen Gesammtkosten sind enthalten:

	M
a) die Kosten der Unterhaltung der durchgehenden Geleise	12 589 275
b) die Kosten für Anschaffung des zur Unterhaltung der durchgehenden Geleise erforderlichen Kieses und sonstigen Bettungsmaterials	4 026 300

(Die unter a und b aufgeführten Kosten er-

geben zusammengefasst und auf 1 km der durchgehenden Geleise zurückgeführt 528 M.)

c) die Kosten der Unterhaltung der Nebengeleise 3 516 849
d) die Kosten für Beschaffung von Bettungsmaterial 399 911
e) die Kosten für Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen und sonstiger mechanischer Vorrichtungen 2 601 995

(Die unter c bis e aufgeführten Kosten zusammengefasst und zurückgeführt auf 1 km Länge der Nebengeleise ergeben 642 M.)

Die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen beliefen sich auf 5 195 585 M. und erfuhren eine Steigerung von 38,5 %, im Verhältnisse zur Gesammtausgabe von 1,0 % auf 1,2 %.

Die Kosten des Bahntransportes mit Einschluss der Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel haben sich

von 77 973 244 M. im Jahre 1887/88
auf 84 072 781 „ „ „ 1888/89,

mithin um 7,8 % erhöht. Diese Mehrausgabe entfällt zum grösseren Theile auf die Kosten der Züge, welche von 30 883 775 M. auf 34 163 324 M. oder um 10,6 % gewachsen sind, während die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel von 47 089 469 M. im Vorjahre auf 49 909 457 M. oder 6 % gestiegen sind. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge zurückgeführt, beliefen sich die Gesammtkosten des Bahntransportes auf 3 662 M. (3 489 M. im Vorjahre). Im Verhältnisse zu den Gesammtausausgaben sind die Kosten des Bahntransportes von 20,2 % auf 20,1 % zurückgegangen.

Der Betriebsmittelpark ist auch im Berichtsjahre nicht unerheblich vermehrt worden. Der Bestand am Ende des Jahres 1888/89 betrug:

Lokomotiven	8 797,
Personenwagen	13 953,
Gepäckwagen	3 791.
Güterwagen	174 428.

(In vorstehenden Zahlen sind nicht mehr enthalten die am 1. April 1888 an den Sächsischen Staat mit der Strecke Elsterwerda-Dresden abgegebenen Betriebsmittel und zwar 14 Lokomotiven, 34 Personenwagen, 7 Gepäckwagen und 157 Güterwagen.)

Der Zugang im Berichtsjahre betrug: Lokomotiven 395, Personenwagen 671, Gepäckwagen 216, Güterwagen 7 993, der Abgang 202 bezw. 187 bezw. 64 und 2 494.

Die mit zunehmendem Alter der Betriebsmittel abnehmende Leistungsfähigkeit derselben hat durch die aus Betriebsfonds stattgefundenen Anschaffungen eine mehr als ausreichende Deckung bisher gefunden.

Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel betrugen 1 036 607 467 M. oder 17,1 % des statistischen Anlagekapitals.

Von den im mittleren Jahresdurchschnitt im eigenen Betriebe befindlichen 8 711 Lokomotiven wurden auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken an Lokomotivkilometern zurückgelegt:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven	274 258 908	292 821 578
und zwar durchschnittlich von einer Lokomotive	31 884	33 615
dagegen sind von den eigenen Lokomotiven im eigenen und fremden Betriebe bezüglich der Erneuerung zurückgelegt	274 052 067	292 407 058
bezw. auf 1 km mittlerer Betriebslänge	12 262	12 745

Von den im eigenen Betriebe befindlich gewesenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken an Achskilometern durchlaufen:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
die Personenwagen	1 216 927 331	1 275 570 918
durchschnittlich auf je 1 Achse . .	39 623	40 524
die Gepäck- und Güterwagen	6 118 920 717	6 590 828 046
durchschnittlich auf je 1 Achse . .	17 382	18 179
die sämmtlichen Wagen	7 335 848 048	7 866 398 964
durchschnittlich auf je 1 Achse derselben	19 167	19 967

Nach Ausscheidung der Leistungen der im eigenen Betriebe befindlich gewesenen Wagen auf fremden Betriebsstrecken und Hinzurechnung der Leistungen fremder Wagen auf den Staatsbahnen haben an Achskilometern geleistet auf 1 km mittlerer Betriebslänge:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
die Personenwagen	55 533	56 696
die Gepäck- und Güterwagen	268 885	283 865
und unter Hinzurechnung der Eisenbahn-Postwagen die sämmtlichen Wagen	328 940	344 578

Demnach haben sowohl die Leistungen der Lokomotiven, als auch der Wagen eine nicht unbedeutende Zunahme gegen das Vorjahr erfahren.

Die durchschnittliche Stärke der Züge an Achsen betrug in beiden Jahren gleichmässig
in Schnellzügen 20, in Personenzügen 20, in gemischten Zügen 29, in Güterzügen 77.

Die Vermehrung der Gesammtkosten der Züge um 10,6 % ist hauptsächlich herbeigeführt durch den Mehrverbrauch von Lokomotivfeuerung infolge der grösseren Leistungen der Betriebsmittel, sowie durch die höheren Kohlen- und Kokspreise. Die Kosten der Lokomotivfeuerung sind von 24 017 456 M. auf 26 390 583 M. oder um 9,9 % gestiegen.

Als Zugmaterial sind fast ausschliesslich Steinkohlen verwendet. Der Verbrauch von Koks beschränkte sich auf die Feuerung der auf der Berliner Stadt- und Ringbahn, auf der Breslauer und Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn laufenden Lokomotiven, desgleichen der Rangirmaschinen auf den Personenbahnhöfen in Köln und Hannover.

Von den aufgewendeten Kosten entfielen:

		im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
auf je 1 000 Lokomotivkm . . .	M.	99	102
„ „ 1 000 Wagenachskm aller Art	„	3,2	3,3

Von den gebrauchten Tonnen Kohlen usw. kommen:

auf je 1 000 Lokomotivkm . . .	t	9,9	10,0
„ „ 1 000 Wagenachskm aller Art	„	0,32	0,32

Die Kosten des Feuerungsmaterials vertheilen sich:

a) auf Steinkohlen	t	2 340 576	2 510 505
Gesammtkosten	M.	23 118 180	25 382 240
Durchschnittskosten für 1 t . .	„	9,88	10,11
b) auf Koks	t	31 956	34 655
Gesammtkosten	M.	468 349	551 926
Durchschnittskosten für 1 t . .	„	14,66	15,92

Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel einschl. der Ergänzungen sind von 47 089 469 M. auf 49 909 457 M. im Berichtsjahre, mithin um 6 % gestiegen. Davon entfallen:

a) auf die Unterhaltung der Lokomotiven . . .	23 976 137 M.
b) „ „ „ „ Personenwagen . .	7 484 581 „
c) „ „ „ „ Gepäck- und Güterwagen	17 692 099 „
d) auf die Unterhaltung der zum Bahntransport erforderlichen Inventarien und Wagendecken	662 949 „
e) auf die Unterhaltung der Trajekte, Dampfboote, Pontons und sonstigen Hilfsanstalten	93 891 „

Es sind gegen das Vorjahr gestiegen die Unterhaltungskosten der Lokomotiven um 3,4 %, der Personenwagen um 9,4 %, der Gepäck- und Güterwagen um 7,5 %, der Inventarien und Wagendecken um 23,4 %. Bei der Zurückführung auf je 1 000 Lokomotiv- bezw. Wagenachskilometer sind die Unterhaltungskosten für Lokomotiven um 3,5 % gefallen (82 gegen 75 M.), für Personenwagen von 5,6 auf 5,9 M. = 5,4 % gestiegen. Bei den Gepäck- und Güterwagen entfallen in beiden Jahren auf 1 000 Wagenachskm 2,7 M.

Der Werkstättenbetrieb diente der Unterhaltung der Betriebsmittel — einschl. der Anfertigung der nothwendigen Vorrathsstücke —, der Erneuerung einzelner Theile, der Reparatur defekt gewordener Wagen fremder Eisenbahnverwaltungen, sowie der Unterhaltung der mechanischen Vorrichtungen der Bahnanlagen.

Am Ende des Betriebsjahres 1888/89 waren vorhanden:
58 Hauptwerkstätten,
23 Nebenwerkstätten,
107 Betriebswerkstätten.

Darunter befanden sich 43 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern, 42 Werkstätten mit mehr als 50 bis 300 Arbeitern, 163 Werkstätten mit 50 und weniger Arbeitern. Das Beamtenpersonal aller Werkstätten belief sich auf durchschnittlich 2 169 Köpfe gegen 2 168 im Vorjahre. Die durchschnittliche Arbeiterzahl betrug für jeden Tag 35 896 (34 398 im Vorjahre), darunter 26 369 Handwerker, 1 686 Lehrlinge und 7 841 sonstige Arbeiter.

Die Gesammteinnahmen und Ausgaben der Werkstättenverwaltung sind von 70 546 099 M. im Vorjahre auf 73 310 646 M. im Berichtsjahre oder um 3,9 % gestiegen.

Die Generalkosten beliefen sich auf 14 579 958 M., die Spezialkosten auf 58 730 688 M. Von diesen Kosten entfallen wiederum 28 074 570 M. auf Löhne und 30 656 108 M. auf Material. Von den Gesammtkosten der Werkstättenverwaltung nehmen in Anspruch:

1. die Generalkosten, und zwar
   a) die persönlichen Ausgaben 10,5
   b) die sächlichen Ausgaben . 9,4 = 19,9 %,

2. die Spezialkosten, und zwar
a) die Löhne 38,3
b) das Material . . . . . . 41,8 = 80,1 %.

Von den vorhandenen 55 Gasanstalten waren 18 für Steinkohlengas, 37 für Fettgas im Betriebe. Die Gesammtgasbereitung betrug 9 950 960 cbm, die Zahl der Arbeiter belief sich auf 240, die Gesammteinnahmen und Ausgaben beliefen sich auf 1 330 060 *M.*

Die Gesammtkosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände, welche die Kosten für Erneuerung des Oberbaues und für Erneuerung der Betriebsmittel umfassen, sind von 40 954 342 *M.* im Vorjahre auf 52 991 446 *M.*, sonach um 30,5 % gestiegen. Davon erforderten die Kosten der Erneuerung des Oberbaues 30 098 646 *M.* gegen 27 095 586 *M.* im Vorjahre (+ 11,1 %). Die Länge der umgebauten Geleise betrug 1 071,93 km gegen 1 020,12 km im Vorjahre. Abgesehen von dieser Vermehrung des Geleisebaues beruht die Vermehrung der Gesammtausgaben im wesentlichen in der Steigerung der für das Eisen- und Stahlmaterial aufgewendeten Durchschnittspreise.

An Neumaterial wurden verwendet:

		im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
1. Eisen- und Stahlmaterial im ganzen	t	131 663	148 029
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	18 089 255	20 797 546
d. i. auf 1 t	„	137	140
darunter im ganzen Schienen	t	73 262	79 345
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	9 399 461	10 051 036
d. i. auf 1 t	„	128	127
und zwar:			
a) Stahlschienen	t	73 211	79 325
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	9 391 990	10 048 254
d. i. auf 1 t	„	128	127
b) Eisenschienen	t	51	20
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	7 421	2 782
d. i. auf 1 t	„	146	139
c) Kleineisenzeug	t	20 962	24 122
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	3 357 985	4 115 915
d. i. auf 1 t	„	160	171
d) Weichen und Zubehör	t	6 112	8 222
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	1 519 735	2 055 211
d. i. auf 1 t	„	249	250
e) eiserne Lang- und Querschwellen	t	31 327	36 340
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	3 812 074	4 575 384
d. i. auf 1 t	„	122	126
2. hölzerne Schwellen	Stück	1 654 304	1 764 654
mit einem Kostenaufwande von	*M.*	7 262 171	7 568 996
d. i. durchschnittlich auf 1 Schwelle	„	4,39	4,29

Hiernach haben sich die Gesammtkosten für die Beschaffung von Schienen um 651 575 *M.* = 6,9 % gesteigert, während die Durchschnittspreise 1 t Kleineisenzeug um 6,9 %, 1 t Weichen nebst Zubehör um 0,3 % in die Höhe gegangen sind.

Von der 41 604,07 km betragenden Länge der im Berichtsjahre zu unterhaltenden Geleise waren insgesammt 25 972,36 km mit Stahlschienen versehen (24 458,55 km im Vorjahre). Von dem mit Stahlschienen versehenen Oberbau lagen 23 233,10 km in durchgehenden, 2 739,26 km in Nebengeleisen. Auf eisernen Querschwellen-Oberbau entfielen 6 082 km Geleise, auf eisernen Langschwellen-Oberbau 3 974 km (gegen 5 570 km bezw. 3 960 km im Vorjahre).

Die Kosten der Erneuerung der Betriebsmittel nehmen 22 892 800 gegen 13 498 756 *M.* (+ 69,6 %) in Anspruch. Von denselben entfielen auf:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
Lokomotiven	5 780 459 *M.*	7 947 305 *M.*
Personenwagen	1 975 483 „	4 496 562 „
Gepäck- und Güterwagen	5 742 814 „	10 448 933 „

An Betriebsmitteln wurden auf Betriebskosten beschafft:

	im Jahre 1887/88	im Jahre 1888/89
Lokomotiven	145 Stück	205 Stück
Personenwagen	158 „	364 „
Gepäck- und Güterwagen	1 904 „	3 439 „

Die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten sind auf 3 494 889 *M.* oder um 4,8 % gegen das Vorjahr gesunken. Davon entfielen auf:

a) Vergütungen für gepachtete Bahnstrecken . . 1 083 981 *M.*
gegen 1 112 515 *M.*

b) Vergütungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwaltungen . . . 2 003 479 „
gegen 2 047 707 *M.* im Vorjahre oder weniger 6,7 %

c) die Vergütungen für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf den eigenen Strecken oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Verwaltungen . . . . 211 955 M.
gegen 203 977 *M.* im Vorjahre oder mehr 3,9 %

d) Vergütungen für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsbüreaus . . 195 474 „
gegen 206 284 *M.* im Vorjahre oder weniger 5,2 %.

Bei den Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel steht bezüglich der Miethe für Lokomotiven und Wagen eine Einnahme von 7 667 648 *M.* einer Ausgabe von 6 520 149 *M.* gegenüber. Die Ausgabe an Leihgeld für Lokomotiven und Wagen in Höhe von 345 103 *M.* übersteigt dagegen die Einnahme von 99 945 *M.* um den Betrag von 245 158 *M.*

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik. Die geschäftsführende Verwaltung hat die das Erhebungsjahr 1888 betreffenden „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik“ ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Von Vereins-Verwaltungen können fernere Abdrücke dieser Statistik zum Preise von 3,50 *M.* von der geschäftsführenden Verwaltung, von Privaten kann dieses Werk zum Preise von 5 *M.* nur von der Buchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht (Berlin N. W., Unter den Linden Nr. 64) bezogen werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 724 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betrifft Firmenänderung der Ostpreussischen Südbahn (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 746 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betrifft die Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik für das Jahr 1888 (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 800 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, betrifft die Zeitung des Vereins (abgesandt am 18. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 15. März d. J. treten im gesammten Bereiche des Verbandes in Kraft:

Kundmachung 21, enthaltend Bestimmungen über die Annahme unverpackter Fahrräder als Gepäck.

Kundmachung 22, enthaltend Dienstanweisung über das Abfertigungs-, Stundungs- und Abrechnungsverfahren für Renn- und Vollblut-Mutterpferde des Unionklubs in Berlin.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Tarifpolitik der Donau-Dampfschifffahrt und der Eisenbahnen.

Das oberste Prinzip der Eisenbahnpolitik, möglichst lange Strecken zu befahren, ist nicht unter allen Umständen auch für die Tarifpolitik eines Dampfschiffunternehmens maassgebend. Wenn die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft z. B. von Stationen der untersten Donau, um Regensburg zu erreichen, weitgehende Zugeständnisse macht, so hat das dieser Politik wohl entsprochen, aber es hat sich herausgestellt, dass gerade die Betriebskosten auf der Strecke von Wien aufwärts eine Mehreinnahme für länger befahrene Strecken aufgezehrt haben. Es gibt nämlich bei der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft Verkehre, in welchen dieselbe nach Wien mindestens gleich hohe, vielleicht aber höhere Sätze zu berechnen in der Lage war, als nach weiter donauaufwärts gelegenen Stationen. Aus dieser Betrachtung ist die Idee eines Umschlages nächst Wien entstanden. Sowie der Hauptkonkurrent der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die Süddeutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche ja, wie schon der Name sagt, eigentlich prädestinirt war, den Verkehr oberhalb Wiens in erster Linie zu pflegen, sich durchaus nicht an diesen Zweck hielt, sondern ihre Ungarischen Getreideladungen in Kaiser-Ebersdorf an die Oesterreichischen Staatsbahnen abgegeben hat, so wird künftig die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft das Gros ihres sonst donauaufwärts dirigirten Verkehrs in Korneuburg der Nordwestbahn übergeben. Selbstverständlich kann es sich nicht um Transporte nach demjenigen Gebiete, welches an der Linie München-Augsburg-Ulm-Stuttgart gelegen ist, handeln, weil dahin der Umweg via Nordwestbahn zu gross und zu kostspielig wäre. Wohl aber wird das in Bezug auf den Getreideverkehr immer noch äusserst wichtige, sogenannte Gemeinschaftsgebiet, d. i. Mitteldeutschland, insbesondere Frankfurt a/M. und Mannheim, hierbei nicht mehr via Regensburg, sondern via Korneuburg durch die Nordwestbahn bedient werden. Für Süddeutschland dürfte wohl ein besonderes Ab-

kommen mit den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen getroffen werden, woraus den Staatsbahnen und zwar aus dem neu zu acquirirenden Transitverkehr ein Nutzen zufällt.

Kein Kommunikationsministerium in Oesterreich.

Im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses wurde die Errichtung eines besonderen Kommunikationsministeriums beantragt. Der Handelsminister anerkennt in seiner hierüber abgegebenen Erklärung, dass die Agenden des Handelsministeriums sehr umfangreich seien. Bei der ersten Errichtung war ein Ministerium für Volkswirthschaft in Aussicht genommen, dazu gehören aber auch Kommunikationen, deren Agenden heute einen ausgedehnten Umfang erreicht haben, Es sei nicht ausser Acht zu lassen, dass in demselben Ministerium auch die Angelegenheiten der Tarifpolitik, welche einen grossen Einfluss auf die Handelspolitik und Industrie üben, vereinigt sein müssen. Namentlich bei Angelegenheiten, welche sich auf Handelsverträge beziehen, spiele die Tarifpolitik eine grosse Rolle. Der Vorgang hierbei sei ohnehin schon ein ziemlich umständlicher, weil nicht nur mit den anderen betheiligten Ressortministerien, sondern auch mit Ungarn das Einvernehmen gepflogen werden müsse. Durch eine Theilung des Handelsministeriums würde dieser Vorgang nur noch verwickelter werden. — Infolge dessen wurde dieser Antrag auch fallen gelassen.

Organisation der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

In derselben Ausschusssitzung benutzte der Handelsminister den durch die Anfrage eines Abgeordneten gegebenen Anlass zur Mittheilung der in der obersten Leitung der Generalinspektion, jedoch ohne Modifikation der bisherigen Organisation vorgegangenen Veränderung. Es ist dem Minister schon lange zweckmässig erschienen, die gesammte Generalinspektion — alle fünf Abtheilungen — unter eine einheitliche Leitung zu stellen. Bisher war die Abtheilung I von einem Techniker, die Abtheilungen II—V von einem Juristen geleitet. Die Gelegenheit, eine Aenderung durchzuführen, ergab sich, als der bisherige Vorstand der ersten Abtheilung auf sein Ansuchen in den Ruhestand versetzt wurde. Es hat sich infolge dessen naturgemäss ergeben, die Oberleitung der ersten Abtheilung auch demjenigen Funktionär zu übertragen, der die anderen Abtheilungen unter sich hat. Dabei ist jedoch beabsichtigt, die unmittelbare fachliche Leitung in Händen eines Bautechnikers zu belassen, sowie es auch bei den übrigen Abtheilungen geschieht, an deren Spitze unter der einheitlichen Oberleitung Fachmänner in den einzelnen Dienstzweigen stehen.

Anwendung der ermässigten Wagenladungstarife bei Aufgabe ganzer Wagenladungen durch einen Versender mit mehreren Frachtbriefen.

In der letzten Session des Staats-Eisenbahnrathes wurde dem Antrage der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zugestimmt, wonach die ermässigten Wagenladungstarife auch dann Anwendung finden sollen, wenn von einem Versender mit mehreren Frachtbriefen an eine Empfangsstation Güter der Wagenladungsklassen, ferner der Spezial- und Ausnahmetarife in Wagenladungen aufgegeben werden. Diese dem Publikum daraus erwachsenden Vortheile wünscht das K. K. Handelsministerium, wie seit 1. Januar auf den Staats-, nunmehr auch auf die Privatbahnen auszudehnen und fordert letztere zu einer Berathung hierüber in der nächsten Direktorenkonferenz auf. Zur Begründung dieser von den diesfälligen Bestimmungen des gemeinsamen Tariftheiles I abweichenden Maassregel führt der bezügliche Erlass an, dass durch die Forderung der Auflieferung der Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe die ermässigten Wagenladungstarife der Allgemeinheit nicht in vollem Umfange zu gute kommen, indem viele Produzenten, bezw. Versender, zwar Wagenladungen eines Artikels zur Aufgabe bringen, die Konsumenten, bezw. Empfänger, dagegen keine ganze Wagenladung beziehen können. In der Praxis findet demgemäss vielfach die Aufgabe ganzer Wagenladungen für verschiedene Empfänger mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten oder an eine Zwischenstation statt und gelangen sodann durch solche Vermittelung die betreffenden Theilsendungen an die eigentlichen Empfänger. Da die Vermittler die Vertheilung der Fracht nach einem mehr oder minder entsprechenden Verhältnisse vornehmen, so bestimmen nicht die Eisenbahnen, sondern eigentlich die Vermittler die Transportkosten. Diese Uebelstände werden beseitigt, wenn die Wagenladung von einem Versender mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert werden darf, wodurch die immerhin kostspielige Vermittelung entbehrlich gemacht wird. — Der Ungarische Handelsminister wurde um die Veranlassung ersucht, dass auch die Ungarischen Bahndirektionen an der Berathung über diesen Gegenstand theilnehmen.

Unzulässigkeit der Aus- bezw. Umladung von Viehtransporten während des Rollens in einer Unterwegsstation.

Aus Anlass eines diesbezüglich vorgekommenen Falles wurden die Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium zur Anordnung aufgefordert, dass Viehtransporte überhaupt während des Rollens in einer Unterwegsstation zum Zwecke der Abwaage nicht aus- bezw. umgeladen werden, und dass bei begründetem Verdachte einer unrichtigen Klassifikation der Sendungen die Nachwaage zum Zwecke der Kontrole in der Aufgabe- bezw. in der Abgabestation erfolge.

Der Ungarische Finanzminister über die Kartelle.

Infolge der Anfrage eines Abgeordneten anlässlich der Budgetdebatte über das Verhalten der Ungarischen Regierung gegenüber den Eisenkartellen erwiderte der Finanzminister, er sei auf dem Gebiete der Industrie ein aufrichtiger Anhänger der freien Entwickelung und könne daher Kartelle nicht befürworten. Er halte Kartelle für eine Anomalie, die man eine gewisse Zeit dulden und vom Gesichtspunkte der Wahrung der Interessen der Industrie vorübergehend sogar fördern könne. „Wollen wir aber das Ziel nicht aus dem Auge verlieren und eine lebensfähige Industrie schaffen, so können die Kartelle eine längere Zeit nicht aufrecht erhalten werden; zumal eine Regierung kann dieselben nicht unterstützen. Bezüglich des Eisenkartells wäre allerdings die Ungarische Regierung nicht imstande, die Anomalie zu beseitigen, indem sich die staatlichen Werke ablehnend verhalten. Die Folge einer derartigen Haltung wäre vielmehr, dass vor allem die ärarischen Eisenwerke, welche sich dem Kartelle nicht anschliessen würden, selbst mit dem mässigen Nutzen nicht zu arbeiten vermöchten, mit welchem sie sich jetzt erhalten, und in einzelnen kritischen Jahren mit Verlust arbeiten würden. Dieser Verlust wäre ein solcher, dass die staatlichen Eisenwerke sich nicht erhalten könnten, wodurch dann viele Tausende von Arbeitern brotlos würden. Auch würde das Terrain, welches die heutigen Ungarischen Eisenwerke einnehmen, nur noch in grösserem Maasse von den ausländischen Werken okkupirt werden.“

Ungarische Salztransporte nach Bulgarien.

In derselben Debatte äusserte sich der Ackerbauminister über eine diesfällige Anfrage: „Bezüglich des zwischen Ungarn und Bulgarien abgeschlossenen Salzlieferungs-Vertrages über 100 000 Metercentner Salz um den Preis von 60 kr. müsse man unterscheiden zwischen dem Salz als Exportartikel und dem Salz als Steuerobjekt. Es ist ein sehr grosses Interesse für uns, dass wir nach Bulgarien Salz liefern. Vor allem verwerthen wir ein nationales Produkt, dessen Herstellungskosten sich dadurch billiger gestalten, andererseits erhalten dadurch viele arbeitende Hände und unsere Transportunternehmungen lohnende Beschäftigung. Auch fallen hier politische Gesichtspunkte schwer ins Gewicht, in deren Interesse auch andere Staaten sich nicht nur mit einem geringeren Nutzen, als in diesem Falle der unserige ist, begnügen, sondern oft mit bedeutendem Verlust, ja mit grossen Opfern solche Lieferungsverträge aufrechterhalten.“

Die Wiener Handelskammer über den Zonentarif.

Dieselbe hat eine Petition für dessen Einführung an den Handelsminister beschlossen. Zu deren Begründung wird folgendes hervorgehoben:

„Der in Ungarn für den Personenverkehr eingeführte Zonentarif hat dem reisenden Publikum sehr bedeutende Fahrpreissermässigungen gebracht und eine erhebliche Steigerung des Verkehrs bewirkt. Soweit diese Steigerung die Bahnen betrifft, ist sie statistisch erhoben. Diejenigen wirthschaftlichen Vortheile, welche die Reform für die Erweiterung und Pflege geschäftlicher Verbindungen zur Folge hat, sind freilich nicht ziffermässig festzustellen, aber sie sind handgreiflich und unausbleiblich. Die Reform ist seinerzeit bezüglich ihres finanziellen Ergebnisses skeptisch aufgenommen worden und hat namentlich für das Uebergangsstadium Befürchtungen erweckt. Die vorliegenden Daten zeigen aber heute schon auch in finanzieller Beziehung ein recht günstiges Resultat. Die Wirkungen der Ungarischen Tarifreform werden überall mit grosser Aufmerksamkeit und begreiflichem Interesse verfolgt, und es war vorauszusehen, dass die bestehende Ungleichheit der tarifarischen Behandlung in unserer Reichshälfte das Bedürfniss nach Abänderung dieses Zustandes anregen würde. Unser verkehrtreibendes Publikum ersehnt mit Ungeduld die Tarifermässigungen, deren man sich in Ungarn bereits seit einiger Zeit erfreut, und auch den Oesterreichischen Bahnen kann es nicht gleichgültig sein, wenn ein Theil des Personenverkehrs, namentlich des Galizischen, von ihren Schienenstrassen auf die Ungarischen abgelenkt wird.“

Entschädigungsansprüche infolge einer Eisenbahnumgestaltung (Rechtsfall).

Wegen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 25 auf 50 km in der Stunde auf einer Bahnlinie waren Umgestaltungs-

und Ergänzungsarbeiten an derselben nothwendig, welche die Auflassung einer Wegübersetzung von 4 m Weite und deren Ersetzung durch einen Parallelweg von nur 3 m Weite nothwendig machten. Die dagegen erhobene Beschwerde der davon betroffenen Gemeinde wurde vom Oesterreichischen Verwaltungs-Gerichtshofe mittelst folgender Entscheidung abgewiesen: 1. Sofern Aenderungen an den bestehenden Verhältnissen aus Gründen der Erweiterung und Aenderung des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, haben Verhandlung und Entscheidung auf die gleichen Fragen sich zu beziehen, wie bei der Neuanlegung der Eisenbahn. 2. Ueber die behaupteten Rechtsfolgen der Auflassung einer Kommunikation für die Vermögensrechte der Interessenten die Erhebungen zu pflegen und eventuell im Sinne des § 10 des Eisenbahnkonzessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Entscheidung zu fällen, ist das Handelsministerium allein berufen. („Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 13 d. J.)

Lokalbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya.

Der Stadtgemeinde Waidhofen a. d. Thaya ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn von Schwarzenau nach Waidhofen a. d. Thaya ertheilt worden. Dieser etwa 7,3 km lange Schienenweg zweigt zwischen den Stationen Göpfritz und Schwarzenau-Zwettl aus der kurrenten Strecke der Staatsbahnlinie Wien-Eger ab, führt im Thayathale aufwärts bis zur Grossmühle und gelangt, die Gemeindegebiete Kottschalings, Götzweis und Jassnitz berührend, nach Waidhofen, woselbst westlich der Stadt die gleichnamige Endstation hergestellt wird. Der Betrieb der Lokalbahn wird auf Grund eines zwischen den Konzessionären und der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vereinbarten Betriebsvertrages von der Staatsverwaltung für Rechnung der Konzessionäre geführt werden. Das effektive Anlagekapital der Lokalbahn ist mit 302 000 fl. veranschlagt. Das nach Abzug des von der Sparkasse in Waidhofen a. d. Thaya à fonds perdu zu leistenden Beitrages von 100 000 fl. verbleibende Erforderniss von 202 000 fl. wird durch Ausgabe von Prioritätsaktien mit einer 4 % Vorzugsdividende im Nennwerthe von 60 000 fl. und von Stammaktien im Nennwerthe von 142 000 fl. gedeckt werden.

Schlesische Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Beziehung auf die unter dieser Ueberschrift in Nr. 4 S. 36 u. Nr. 8 S. 84 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen wird nachgetragen, dass am 13. d. Mts. unter dem Vorsitze des Landespräsidenten eine Enquete in Troppau stattfand. Direktor Ast der Nordbahn erörterte daselbst die Vortheile der schmalspurigen Herstellung, worauf der Kammerpräsident vom wirthschaftlichen und merkantilen Standpunkte und der Landes-Oberingenieur vom technischen Standpunkte gegen die Schmalspur plädirten. Sämmtliche Theilnehmer an der Enquete sprachen sich unter Verzichtleistung auf die Eisenbahn Troppau-Wigstadtl für den normalspurigen Bau der von der Nordbahn herzustellenden Linien aus. Es sind dies die Linien Zauchtl-Bautsch, Zauchtl-Fulnek und Troppau-Benisch. Die Nordbahn hatte gelegentlich der über diese Bahnlinien im Handelsministerium geführten Verhandlungen erklärt, dass sie weder gegen die eine noch gegen die andere Anlage der Schlesischen Lokalbahnen etwas einzuwenden habe. Nunmehr wird die Nordbahn bald an die Ausführung dieser zwei Bahnen schreiten. Die Baukosten sind mit etwa 4 Millionen Gulden veranschlagt, welche aus dem im Vorjahre emittirten Anlehen für Lokalbahnen der Nordbahn entnommen werden sollen.

Die Oesterreichische Strecke der Marchthalbahn.

Diese der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft von der Ungarischen Regierung bereits konzessionirte Lokalbahn ist eine Linie, welche von einem nahe an Sudomieric gelegenen Punkte der Mährisch-Ungarischen Grenze, dem Laufe des Marchflusses folgend, sich ausschliesslich auf Ungarischem Boden befindet, ziemlich parallel mit der Lundenburg-Wiener Linie der Nordbahn läuft und nahe der Station Marchegg in die Staatsbahn mündet. Die Linie berührt viele Punkte, welche gegenwärtig in den Bereich der Nordbahn fallen, und erscheint daher als eine direkte Konkurrenzlinie der Nordbahn. Sudomieric ist der Endpunkt einer Zweiglinie der Staatsbahnstrecke Vlarapass-Brünn. Um aber den Anschluss an die Station Sudomieric, welche auf Oesterreichischem Gebiete liegt, zu erhalten, müssen einige hundert Meter auf Oesterreichischem Boden ausgebaut und deshalb muss auch die Konzession von der Oesterreichischen Regierung erworben werden. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass die Staatsbahn diese Konzession erhalten wird, aber die Oesterreichische Regierung hat die Absicht, die Ertheilung der Konzession an eine Reihe von prinzipiellen Bedingungen zu knüpfen. Die Regierung wird vor allem fordern, dass die Staatsbahn die neue Linie nicht dazu benutze, um den Transitverkehr vom Ergänzungsnetze abzulenken. Das Ergänzungsnetz, welches Wien mit Brünn verbindet, ist garantirt; der Staat hat daher ein Interesse, dass dem Ergänzungsnetze der demselben gebührende Verkehr nicht verkürzt und die Last des Staates nicht erhöht werde. Vermöge ihres Antheils an dem Reingewinn der Nordbahn hat aber die Regierung auch ein Interesse, dass die Staatsbahn für die neue Linie nicht solche Tarife aufstellt, durch welche eine Konkurrenz mit dem Transitverkehr der Nordbahn geschaffen würde. Die Regierung wird also begehren, dass die Staatsbahn ein Uebereinkommen schliesse, welches die Sicherheit gegen eine Ablenkung des Verkehrs auf die Marchthalbahn bietet. Unter dieser Voraussetzung wird dann der Staatsbahn wohl ohne weiteres die Konzession für die kurze Strecke von der Ungarischen Strecke bis Sudomieric ertheilt werden.

Steierische Lokalbahnen.

Das vom Steierischen Landtage beschlossene Gesetz, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark, hat die Allerhöchste Sanktion erlangt und wird demnächst offiziell kundgemacht werden. Ferner sind die vom Landtage zur Durchführung dieses Gesetzes gefassten Beschlüsse wegen Aufnahme eines Landes-Eisenbahnanlehens bis zur Höhe von 10 Millionen Gulden genehmigt worden.

Elbeumschlagskonferenz in Prag.

An dieser nahmen Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahnen, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, der Sächsischen Staatsbahnen, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Ferdinands-Nordbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Westbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der Kaschau-Oderberger Bahn und der Ungarischen Staatsbahnen theil. Die Konferenz behandelte die Frage der Vereinfachung bezw. Zusammenlegung der Elbeumschlagstarife und mehrere diesem Verkehr betreffende interne Angelegenheiten. Die nächste Verbandskonferenz für den Elbeumschlagsverkehr findet am 16. Juli in Teplitz statt.

Aktiengesellschaft der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha.

Dieselbe konstituirte sich am 11. d. Mts. in Wien. Der den Vorsitz führende Mitkonzessionär Kommerzienrath v. Leon konstatirte nach Erledigung der Formalien, dass durch die anwesenden Aktionäre das gesammte Gesellschaftskapital vertreten sei. Dasselbe beträgt 1,3 Millionen Gulden in 6 500 Stück volleingezahlten Aktien — 4 000 Prioritäts- und 2 500 Stammaktien — à 200 fl. Nach Genehmigung des Gesellschaftsstatuts wurde die Gesellschaft für konstituirt erklärt und sodann zur Vornahme der Wahlen geschritten.

Prioritätsanleihe der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.

Die Verwaltung dieser Aktiengesellschaft hat beschlossen, die ihr bewilligte 4 % Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 3 Millionen Gulden in Noten zu begeben, und schreibt bezüglich der Vergebung der ganzen Anleihe oder auch bestimmter Theilbeträge eine allgemeine Konkurrenz aus. Offerten sind vom 12. bis zum 26. Februar zu überreichen. Der Minimal-Emissionskurs ist mit 90 % festgesetzt. Die Anleihe geniesst die im Gesetze über den Bau dieser Lokalbahn gewährte Staatsgarantie. Die Offerenten werden längstens bis zum 12. März 1890 von der Entscheidung verständigt werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Ungeachtet erst zum Schlusse der Woche eine günstigere Richtung von Berlin angezeigt war, so haben doch die vorangegangenen stürmischen Ereignisse daselbst hier die Spekulation vorsichtiger gemacht; doch hat der Wiener Markt eine Aufnahmefähigkeit und Sicherheit gezeigt, welche für dessen Solidität spricht. Die weitere Herabsetzung des Zinsfusses der Oesterreichisch-Ungarischen Bank hat vortheilhaft gewirkt. In aufsteigender Richtung bewegten sich ausser den Böhmischen Bahnen Nordbahn (2625) und Nordwestbahn (199,75) wegen günstiger Dividendenschätzungen; dann Carl Ludwigbahn (189,60) infolge ausländischer Kaufaufträge; Elbethalbahn (222) blieb zur Notiz, obwohl eine Superdividende von 1—1,50 fl. in Aussicht steht; matter waren Staatsbahn (216,25) auf das Gerücht des Rücktrittes ihres Präsidenten Joubert, welcher in der Affaire des Kupferringes mitverwickelt ist, Südbahn (134,25) infolge von Realisirungen und Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (233,25), welche zur Legung des zweiten Geleises verhalten werden soll.

Das Nebenbahnwesen auf dem internationalen Eisenbahnkongress in Paris.

(Schluss aus Nr. 15.)

Bei der Frage nach der besten Vertragsart zwischen dem Eigenthümer und dem Betriebspächter nahm Herr Clermont, Direktor der Lüttich-Mastrichter Eisenbahngesellschaft, nochmals Veranlassung, auf die Hauptfrage zurückzukommen, indem er davon ausging, dass als erste in den Vertrag aufzunehmende Bedingung die erforderliche Fachkenntniss des Betriebsführers vorauszusetzen sei; nun sei es aber so gut wie aussichtslos, Bedingungen erklügeln zu wollen, an denen man dieselbe erkennen könne. Aus diesem Grunde müsse man, selbst wenn man zugeben wolle, dass bei der öffentlichen Vergebung des Betriebes sich Pächter gefunden, welche — ohne Erfahrung im Nebenbahnbetriebe zu besitzen — doch den gehegten Erwartungen entsprochen hätten, dessenungeachtet von einer öffentlichen Vergebung absehen und den Betrieb den anschliessenden Hauptbahnen übertragen.

Hiergegen wurde geltend gemacht, dass man in solchem Falle auf einen billigen Betrieb, die unerlässliche Vorbedingung für die Entwickelung der Nebenbahnen, Verzicht leisten müsse; ferner stehe dem das Verwaltungsrecht mancher Länder entgegen und schliesslich liessen sich auch die befürchteten Nachtheile dadurch verhüten, dass man — wie es die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft nicht selten thue — das niedrigste Angebot, wenn es irgendwie zu Bedenken Veranlassung gebe, vom Wettbewerb ausschliesse und nöthigenfalls mit Vertrauen erweckenden Gesellschaften freihändig einen Betriebsvertrag abschliesse. Wenn auch hierüber keine Uebereinstimmung erzielt wurde, so scheint doch soviel aus den Verhandlungen hervorzugehen, dass die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft ziemlich vereinzelt mit ihrer Ansicht dasteht und dass sich die Mehrzahl der Versammlung dem entgegengesetzten Standpunkt, welchen man als den Französischen bezeichnen könnte, zuneigte.

Die Frage der besten Vertragsart stützte sich im wesentlichen auf die von der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft mit ihren Pächtern abgeschlossenen Verträge; denselben liegt ein Bedingnissheft zu Grunde, nach welchem die Gesellschaft die Bahn nebst allen Zugehörigkeiten — ausschliesslich der Betriebsgeräthe — vermiethet und die zum Betriebe erforderlichen Zugförderungs- und Fahrbetriebsmittel liefert. Die Pachtdauer beträgt im allgemeinen 30 Jahre, jedoch mit gegenseitigem Rücktrittsrecht nach Ablauf von 15 Jahren; hiervon ist nur in Ausnahmefällen abgegangen worden, beispielsweise ist mit einer Gesellschaft, deren Konzession nach 22 Jahren abläuft, ein Vertrag für diesen Zeitraum abgeschlossen worden. Die gesammte Unterhaltung liegt dem Betriebführenden ob, welcher auch die Erfüllung aller aus der Konzession sich ergebenden Lasten, Verpflichtungen, Betriebsverantwortlichkeiten, sowie der von den zuständigen Behörden getroffenen oder noch zu treffenden Anordnungen übernimmt. Die von ihm zu stellende Bürgschaft beträgt gewöhnlich 2 000 Frcs. für das Kilometer; die Gebäude und die Fahrbetriebsmittel hat er auf seine Kosten gegen Feuersgefahr zu versichern; nach Ablauf der Pachtzeit muss er die Bahn nebst den Betriebsmitteln in gutem Zustande zurückliefern. Ferner ist die geringste Zahl der zu fahrenden Züge, sowie die Anwendung der Tarife innerhalb der von der Regierung festgesetzten Grenzen vorgeschrieben; auch darf der Pächter nur die ihm von der Gesellschaft gelieferten, mit deren Stempel und Bezeichnung versehenen Personen-Fahrkarten bezw. Gepäckscheine und Frachtbriefe ausgeben. Schliesslich behält sich die Gesellschaft das Recht einer ausgedehnten Ueberwachung und Prüfung der Einnahmen der Bahn vor.

Die Schwierigkeit liegt nun in der Festsetzung einer dem Betriebführenden zu gewährenden Vergütung, welche so geartet ist, dass auch er ein Interesse an der Vermehrung der Einnahmen hat. Ueber das zu erstrebende Ziel besteht kein Zweifel; der Eigenthümer und der Betriebspächter einer Linie sollen beiderseitig angespornt werden, an der Vermehrung des Verkehrs zu arbeiten, sie sollen thatsächlich Verbündete sein, deren beiderseitiges Interesse an dem Werke dasselbe ist und nicht feindliche Parteien, deren gegenseitiger Vortheil entgegengesetzt ist.

Die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft gewährte dem Betriebspächter ursprünglich eine feste Vergütung von jährlich 1 500 Frcs. für das Kilometer und ausserdem einen Gewinnantheil an der gesammten Roheinnahme, auf welchen sich die Unterbietung bei der öffentlichen Verdingung zu beziehen hatte und welcher sich um 30 % bewegte. Man glaubte dem Pächter zunächst einen unveränderlichen Betrag als Ersatz eines mehr oder weniger grossen Theiles seiner festen Betriebsausgaben bewilligen zu sollen, übersah indessen, dass derselbe kein genügendes Interesse hat, die Betriebseinnahme über eine gewisse Höhe zu vermehren und dass derselbe sogar unter bestimmten Verhältnissen eine Vermehrung der Roheinnahmen als seinen Interessen zuwiderlaufend betrachten kann. Eine sehr hoch geschraubte Roheinnahme ist nämlich ohne eine entsprechende Vermehrung der dem Betriebspächter allein zur Last fallenden Betriebsausgaben nicht angängig; von der Vergütung des Pächters vermehrt sich aber nur der etwa 30 % betragende Gewinnantheil an der Roheinnahme, während der feste Betrag von 1 500 Frcs. sich natürlich nicht erhöhen kann. Unter Umständen kann sogar die Betriebsausgabe höher werden als der Gewinn des Pächters, so dass dieser mit Verlust arbeitet; er wird daher zur Hebung des Verkehrs nicht zu grosse Anstrengungen machen, da er sie als ein Wagniss betrachten und sie ihm eine gewisse Verantwortlichkeit auferlegen.

Zur Beseitigung dieser Missstände hat man bei einer zweiten Form des Vertragsabschlusses von der Festsetzung einer unveränderlichen kilometrischen Vergütung von 1 500 Frcs. ganz abgesehen und dem Betriebspächter nur einen der Unterbietung unterliegenden Gewinnantheil der Roheinnahme, der nunmehr natürlich viel höher — etwa 60 % — sein musste, jedoch unter Gewährleistung eines kilometrischen Mindesteinkommens von 2 000 Frcs. jährlich als Vergütung gewährt. Wenn auch hierdurch das Verhältniss zwischen dem Verdienste des Eigenthümers und Pächters ein angemesseneres war, so zeigte sich doch bald, dass auch diese Form nur für Linien anwendbar ist, deren Roheinnahme schon bald nach der Eröffnung die gewährleistete Mindestvergütung von 2 000 Frcs. erheblich überschreitet; bei Linien dagegen, für welche eine so hohe Roheinnahme nicht so bald in Aussicht genommen werden konnte, bestand abermals das Missverhältniss, dass der Unternehmer zu erheblichen, eine Vermehrung der Ausgaben nach sich ziehenden Anstrengungen zur Hebung des Verkehrs nicht veranlasst wurde, weil die Mehrausgabe ihm allein zur Last fällt, während die Roheinnahme aber noch erheblich mehr als das Anderthalbfache von 2 000 Frcs. betragen muss, wenn der ihm davon zustehende Gewinnantheil das ihm gewährleistete Mindesteinkommen übersteigen soll; der Unternehmer wird also nur in vereinzelten Fällen oder nach einer Reihe von Jahren auf eine lohnende Vergütung seiner Mehraufwendungen rechnen können.

Um auch diesem Uebelstand zu begegnen, sicherte die Gesellschaft nach einer dritten Vertragsform dem Unternehmer die ganze Roheinnahme der Bahn je nach den Umständen bis zur Höhe von 1 800 oder 2 000 Frcs. und überliess ihm von dem dann noch verbleibenden Rest einen Gewinnantheil von 25 bis 30 %. Während die Gesellschaft in diesem Falle nie in die Lage kommen kann, Zuschüsse zu den Betriebskosten leisten zu müssen, hat andererseits der Unternehmer sofort ein lebhaftes Interesse daran, an der Vermehrung der Einnahmen und zu diesem Zweck an der Hebung des Verkehrs zu arbeiten. Der Uebelstand auch dieser Form beruht darin, dass das Interesse des Unternehmers an einer Vermehrung der Einnahmen über 1 800 bezw. 2 000 Frcs. nicht genügend geweckt ist; eine Abhilfe hierfür glaubt die Gesellschaft in der richtigen Wahl des Betriebspächters erblicken zu dürfen. Derselbe darf nicht lediglich von Rücksichten auf seinen Gewinnantheil geleitet werden, sondern er muss danach streben, aus der Bahn den grösstmöglichsten Nutzen nicht nur für sich, sondern auch für die benutzende Bevölkerung zu ziehen; alsdann wird man nicht zu fürchten brauchen, dass sein Interesse, an und für sich nur wenig an einer Vermehrung der Einnahmen betheiligt, ihn von einzuführenden Betriebsverbesserungen, wie zahlreichere Züge, bessere Anpassung der Züge an die Bedürfnisse der Bevölkerung, Einstellung von Sonderzügen an bestimmten Tagen und bei besonderen Gelegenheiten, Heizung der Wagen usw. abhalten werde. Alles dies würde man erwarten können, wenn eine örtliche Gruppe von betheiligten Gemeinden den Betrieb in Händen hat und darum sei auch die von dieser Versammlung nicht wenig bespöttelte Gestalt des „Betriebsbürgermeisters", wenn ihm ein fachmännischer technischer Leiter zur Seite stehe, durchaus nicht lächerlich aufzufassen. Beispielsweise hat sich für den Betrieb der Nebenbahn Thielt-Hooglede eine Gesellschaft aus 7 von der Bahn berührten Gemeinden, welche zusammen die Hälfte des Anlagekapitals gezeichnet haben, gebildet; dieselben sind also zugleich Eigenthümer und Pächter, und daher doppelt an der Vermehrung der Einnahmen, der guten Unterhaltung der Bahn und der Betriebsmittel betheiligt; da dieselben lediglich von Erwägungen allgemeinen Nutzens geleitet werden, so ist es begreiflich, dass dieselben nach Deckung der Betriebskosten nur die Verbesserung des Verkehrs im Auge haben werden, selbst um den Preis einiger Opfer.

Keine dieser von der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft angenommenen Vertragsarten schien der Versammlung geeignet, schon jetzt als allgemein gültiges Muster aufgestellt zu werden; namentlich trat die Forderung nach grösseren Bürgschaften für einen guten Betrieb und für zweckentsprechende Unterhaltung der Bahn und der Fahrbetriebsmittel ziemlich lebhaft hervor. Als Mittel zur Erreichung dieses Zweckes schlug man vor: die Verdingung — wenn möglich — auf einen

engeren Kreis von Bewerbern zu beschränken oder bei öffentlicher Vergebung den Vorbehalt zu machen, etwa für unfähig oder nicht zahlungsfähig geltende Bewerber unberücksichtigt zu lassen, ferner die Erhöhung der zu stellenden Bürgschaft, die Beistellung der Fahrbetriebsmittel seitens des Betriebspächters und schliesslich die Verlängerung der Vertragsdauer, um den Betriebsführer mehr zu interessiren.

An den Betriebsverträgen der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft wurde auch namentlich bemängelt, dass dieselben den Eigenthümer so sehr begünstigen, dass der Pächter, will er den Betrieb gut führen, fast nur zum Nutzen des Eigenthümers arbeitet ohne andere Aussicht, als ein Gehalt für seine Arbeit zu erhalten, während er alle Zufälligkeiten und Verantwortlichkeiten auf sich zu übernehmen hat. Um das Interesse des Betriebsführers mehr zu wecken, schlug man die Entschädigung desselben auf Grund der geleisteten Zugkilometer vor; hiergegen wurde indessen eingewendet, dass dies unaufhörliche Streitigkeiten über den Nutzen gewisser Züge zum Schaden aller Betheiligten zur Folge haben werde, da es dem Pächter mehr darauf ankommen werde, eine grosse Anzahl Zugkilometer zu leisten, als den Verkehr und damit den Ertrag der Bahn zu heben.

Gegen das ferner vorgeschlagene Auskunftsmittel, den Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben zwischen dem Eigenthümer und Pächter zu theilen, wurde eingewendet, dass dasselbe ebenfalls zu endlosen, stets wiederkehrenden Erörterungen Veranlassung geben werde, da es bei der Veränderlichkeit der Betriebsselbstkosten zu den verschiedenen Zeiten nicht möglich sein werde, für die ganze Vertragsdauer dieselben Grundlagen festzusetzen. Diese Verpflichtung zur Feststellung der Betriebsselbstkosten werde unangenehme und für den Betriebspächter lästige Untersuchungen und Nachforschungen im Gefolge haben; auch für den Eigenthümer sei die Prüfung und Erörterung der gesammten Ausgaberechnungen des Pächters um nichts angenehmer und die vielfachen Feststellungen von Betriebseinzelheiten würden viel Zeit erfordern und somit einen Theil der durch die Verpachtung zu erzielenden Vortheile verloren gehen lassen.

Auf Grund dieser Verhandlungen kam die Versammlung, ohne sich über den Werth der Betriebsverpachtung der Nebenbahnen auszusprechen, zu folgenden Schlüssen:

1. Abgesehen von besonderen Fällen empfiehlt es sich, dass der Betriebführende die Fahrbetriebsmittel beistelle; in diesem Falle muss die demselben zu gewährende Entschädigung die Verzinsung und Tilgung des auf die Beschaffung der Betriebsmittel verwendeten Kapitals in sich schliessen;

2. die bisherigen Erfahrungen gestatten noch nicht, sich darüber auszusprechen, welche Form des zwischen dem Eigenthümer und dem Betriebspächter abzuschliessenden Vertrages die beste ist. Nur soviel steht über das zu erstrebende Ziel fest: der Vertrag soll aus dem Eigenthümer und dem Betriebspächter der Bahn thatsächlich zwei Verbündete machen, welche beiderseits an einer fortwährenden Vermehrung der Einnahmen betheiligt sind.

Die letzte in Paris zur Verhandlung gekommene Frage betraf die technischen Anlage- und Betriebsbedingungen, sowie die gesetzliche Regelung der E i s e n b a h n e n a u f S t r a s s e n oder D a m p f s t r a s s e n b a h n e n in den verschiedenen Ländern, dieselbe war daher so umfangreich, dass bei der für die Verhandlungen nur knapp bemessenen Zeit unmöglich eine erschöpfende Beantwortung gegeben werden konnte.

Der von dem Ingenieur, Herrn Orlando Bignami, Direktor der Eisenbahn Turin-Ciriè-Lanzo und Verwaltungsrath-Stellvertreter der Allgemeinen Piemontesischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft, erstattete Bericht fasste folgende Punkte ins Auge: 1. bezüglich der technischen Anlagebedingungen: Namen und Begriffsbestimmung, Wahl der Richtungslinie, Verlegung der Geleise auf der Landstrasse, Geleiskreuzungen, Krümmungen und Steigungen, Spurweite, Oberbau, Stationen, Haltestellen, Ausweichgeleise, Wasserstationen, Lagerräume, Werkstätten, Niederlagen, Dienstzimmer, Telegraph, Fernsprecher, Signale, Fahrbetriebsmittel, Lokomotiven, Personenwagen, Güterwagen und Bremsen; 2. bezüglich der Betriebsbedingungen: Verwaltung und Direktion, Fahrpläne, Tarife, Personenfahrkarten, Güterabfertigung, Stations- und Zugdienst, Gemeinschaftsdienst, Umladung, gewerbliche Anschlüsse, Personalverhältnisse, Besoldungen, Belohnungen, Vergütungen für Materialersparnisse, Post- und Telegraphendienst, Dienstanweisung und -Ordnung; endlich 3. die das Lokalbahnwesen betreffende Gesetzgebung und (landes- sowie orts-) polizeilichen Verordnungen in den verschiedenen Ländern.

Die Verhandlungen konnten natürlich nicht alle diese Fragen berühren, sondern knüpften an einzelne wichtigere Punkte an. Zunächst erschien zur Klarstellung der Erörterung wichtig, über die Begriffsbestimmung ins Reine zu kommen; man kam daher überein, die Bezeichnung „Dampfstrassenbahn" (tramway à vapeur) für auf Strassen angelegte Eisenbahnen zur Vermeidung von Begriffsverwirrung nicht mehr zu gebrauchen, weil das Wort „Strassenbahn" (tramway) ausschliesslich für städtische oder Vorortlinien mit Pferdebetrieb oder einer anderen Zugkraft vorbehalten werden solle. Für alle anderen ganz oder theilweise auf Strassen angelegte Eisenbahnlinien, welche zur Verbindung mehrerer Verkehrsmittelpunkte bestimmt sind, solle man die Bezeichnung „Lokalbahnen" (chemins de fer économiques) an Stelle des Wortes „Dampfstrassenbahnen" anwenden. Die Verhandlungen beziehen sich — wie zum besseren Verständniss erwähnt sein mag — nur auf die Lokalbahnen, nicht auf die Strassenbahnen.

Die Richtungslinie einer Lokalbahn muss sehr sorgfältig erwogen werden; man würde sich im Irrthum befinden, wenn man glauben wollte, die Anlage auf der Strasse sei immer am billigsten. Es kann wegen der Zwangslage, in welche man bei Einlegung des Geleises in die Strasse geräth, unter Umständen ganz anders sein; oft wird man bei einer sorgfältigen Erwägung der Frage erkennen, dass man beim Verlassen der Strasse auf bestimmten Strecken der Bahn und Herstellung eines besonderen Unterbaues Vortheile erzielt, welche in einer besseren Richtungslinie, grösseren Sicherheit des Betriebes und Verringerung der Betriebsausgaben bestehen. Beispielsweise sei die in einzelnen Ländern bestehende Vorschrift, zwischen der äusseren Umgrenzung der Fahrbetriebsmittel und dem Rande des Strassengrabens einen Raum bis zu 1,10 m frei zu lassen, durchaus übertrieben und entspreche in der That keinem wirklichen Nutzen. Ueber die Frage der Hohlschienen oder Zwangsschienen, der Abgrenzung oder Raseneinfassung wird gleich gesprochen werden.

Bei der Verlegung des Geleises auf der Strasse handelte es sich besonders darum, ob die Anwendung von Hohlschienen mit Spurrinne erforderlich, oder nur hölzerne Schranken zur Absperrung des Pflasters, oder ob jede Absperrvorrichtung entbehrlich sei. Die Nachtheile der Hohlschiene bestehen darin, dass der Gang der Wagen mit schmalem Spurkranz besonders in den Krümmungen, wo die Spurrinne sich verbreitern muss, unsicher wird; dieselbe scheint auch dann nicht am Platze, wenn das Geleise auf Strassen, welche aus Kies und geschlagenen Steinen hergestellt sind (Chausseen), verlegt werden soll, weil sich der Kies in der Spurrinne festsetzen und zu Störungen Veranlassung geben kann. Bei gepflasterten Strassen erzielt man nach den gemachten Erfahrungen durch die Hohlschiene oder Zwangsschiene ein besseres und leichter zu unterhaltendes Pflaster, so dass man es sich trotz der ursprünglichen Mehrausgabe wohl überlegen soll, ob man sie nicht doch anwende. Bei der Verlegung des Geleises auf gepachteten Strassen erschien es mit Rücksicht auf die Sicherheit und bessere Geleisunterhaltung vorzuziehen, das Geleise von der Strasse durch geringe Ueberhöhung sowie durch Rasen- oder andere Einfassung zu trennen.

Auch mit der Spurweite, den Anschlussbahnhöfen und den Bremsen für Lokalbahnen beschäftigte man sich, fand aber keine Veranlassung, Abweichungen von den für Nebenbahnen in Aussicht genommenen Anordnungen eintreten zu lassen; nur bezüglich der Bremsen schien es, als wenn bei vielen Verwaltungen sich eine ziemlich ausgeprägte Neigung, ihre Fahrbetriebsmittel mit durchgehenden Bremsen auszurüsten, kundgebe.

Bezüglich des Fernsprechers wurde festgestellt, dass derselbe mehr und mehr beim Betriebe von Lokalbahnen Verwendung finde, ohne zu den befürchteten Uebelständen Veranlassung zu geben; selbst die Niederschrift der Mittheilungen erschien nicht unerlässlich und ist auch nicht überall üblich.

Eine Ergänzung der Eisenbahn-Gesetzgebung durch Aufnahme von Bestimmungen über den Bau und Betrieb von Lokalbahnen hat nach den Ausführungen des Berichterstatters in Belgien, Spanien und Frankreich stattgefunden. In Italien hat der von der Regierung eingesetzte Strassenbahnausschuss seine Arbeiten, welche voraussichtlich dem künftigen Gesetz über die Lokalbahnen als Grundlage dienen werden, beendet. England betrachtet die Lokalbahnen als eine Abart der Pferdebahnen, verschärft aber die für diese geltenden Verordnungen durch besondere Bestimmungen über die mechanische Zugförderung. Holland, Deutschland, Oesterreich und die Schweiz haben noch kein Sondergesetz für Lokalbahnen, da sie dieselben als Nebenbahnen betrachten.

Aus der umfassenden Besprechung des Gegenstandes ging hervor, dass die möglichste Entwickelung des Lokalbahnwesens durch Erleichterung der Konzessionserwerbung, durch Entfernung übertriebener Härten aus der Gesetzgebung, sowie überhaupt durch Gewährung grösserer Freiheit für die Lokalbahnen wünschenswerth sei.

Auf Grund der gepflogenen Verhandlungen, die indessen den Gegenstand bei weitem nicht erschöpfen konnten, kam die Versammlung zu folgenden Schlüssen:

1. Es empfiehlt sich, die Bezeichnung „Dampfstrassenbahn" (tramway à vapeur) für die auf Strassen angelegten Eisenbahnen nicht mehr zu gebrauchen, da das Wort „Strassenbahn" (tramway) für die dem städtischen oder Vorortverkehr

dienenden Linien mit Pferdebetrieb oder einer anderen Zugkraft vorbehalten werden soll. Für alle ganz oder theilweise auf Strassen angelegte Bahnen, welche mehrere Bevölkerungsmittelpunkte verbinden, soll die Bezeichnung „Lokalbahnen" (chemins de fer économiques) an die Stelle von „Dampfstrassenbahnen" (tramways à vapeur) treten.

2. Mit Rücksicht auf die immer grösser werdende Verbreitung der Lokalbahnen und die wichtigen Dienste, welche sie der Bevölkerung leisten, wird der Erwägung der Regierungen eine möglichst wohlwollende Regelung der Konzessionsbedingungen anheimgestellt.

3. Der Bau einer Lokalbahn soll stets als ein Unternehmen von öffentlichem Nutzen betrachtet und deshalb nöthigenfalls durch die Enteignungsgesetze begünstigt werden.

4. Bei der Anlage von Lokalbahnen sollen alle mit der Sicherheit des Betriebes zu vereinbarenden Vereinfachungen platzgreifen. Die Verwendung von Hohlschienen wird daher stets zu unterbleiben haben, wenn es ohne Gefährdung der Benutzbarkeit der Strasse angängig oder wenn etwa die Verstopfung der Spurrinne möglich ist.

5. Wenn es die Breite der Strasse gestattet, wird es vortheilhaft sein, die Bahngeleise zu überhöhen oder ganz von dem für den gewöhnlichen Wagenverkehr bestimmten Theil der Strasse zu trennen; für die hierzu zu verwendenden Mittel, welche je nach den Umständen sehr verschieden sein können, gelten als Vorbedingungen: geringe Anlagekosten und Leichtigkeit der Unterhaltung.

6. Die Zusammensetzung und Fahrgeschwindigkeit der Züge werden durch die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sowie durch die zur Verfügung stehenden Zugförderungsmittel bedingt.

7. Mit Ausnahme von ganz besonderen Fällen ist weder eine Bewachung längs der Lokalbahnen durch feste Wärterposten, noch die Begleitung der Züge durch einen Beamten über die Kreuzungsstelle mehrerer zusammentreffender Geleise erforderlich.

Nachdem im vorstehenden die Verhandlungen in Paris über die Tragfähigkeit der Nebenbahn-Güterwagen, über die Zugförderung auf Nebenbahnen, über die Güterumladung zwischen Schmalspur- und Vollbahnen, über die Betriebsverpachtung der Nebenbahnen und über die gesetzlichen, Anlage- und Betriebsbedingungen der Lokalbahnen gewürdigt sind, dürfte es angezeigt erscheinen, um sich von dem Erfolg der Thätigkeit der internationalen Eisenbahnkongresse auf dem Gebiete des Nebenbahnwesens ein Bild machen zu können, sich die früheren Schlüsse der Versammlung kurz zu vergegenwärtigen.

In Brüssel kamen vier Schlüsse zustande. Der erste betraf das Wesen der Nebenbahnen und bezeichnete es als ihre Aufgabe, den Hauptbahnen den Verkehr zuzuführen, jedoch nie in Wettbewerb mit ihnen zu treten; der zweite betraf die Stellung der Nebenbahnen zu den Hauptbahnen, indem den letzteren eine wohlwollende Behandlung und thunlichste Unterstützung der ersteren empfohlen wurde; der dritte trat für die Anwendung der Schmalspur (namentlich 75 cm bezw. 1 m) bei der Anlage von Nebenbahnen ein; endlich der vierte Schluss forderte für dieselben eine grössere Tariffreiheit als für die Hauptbahnen.

Trotz der in Mailand zur Verhandlung gekommenen weitumfassenderen Fragen gelangten doch nur vier bündige Schlüsse zur Annahme, weil die meisten Gegenstände entweder noch nicht spruchreif oder ungeeignet zur Aufstellung von allgemeinen Regeln erschienen; von den vier Schlüssen betraf der erste das Signalwesen und sprach sich für die Abschaffung der Vorsignale und für die Ersetzung des Telegraphen durch den Fernsprecher aus; nach dem zweiten ist die Bewachung der Schienenübergänge nicht erforderlich; der dritte empfiehlt die Verwendung von Durchgangswagen mit Drehschemeln; endlich nach dem vierten Schlusse sind Spindelbremsen für Nebenbahnen ausreichend. —

Vergleicht man die in Paris gefassten Schlüsse mit diesen Ergebnissen, so muss man gestehen, dass das Ausstellungsjahr eine bessere Ernte ergeben hat; gleichwohl haben aber auch die letzten Verhandlungen gelehrt, dass der Hauptwerth der Kongresse nicht in den Schlüssen der Vollversammlung beruht, sondern in den erstatteten Berichten. Kr.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Von der Emission der 14 Millionen Franken in 28 000 Prioritätsaktien dieser Gesellschaft sind bis jetzt $8^1/_2$ Millionen Francs durch Konversion und Subskription gedeckt. Diese Aktien, welche nominell nur einen Werth von 500 Frcs. haben, wurden zu 575 Frcs., also 15 % über pari ausgegeben. Den ungedeckten Betrag hat das Banksyndikat im voraus zum festen Preise von 550 Frcs. pro Stück übernommen.

Für den Bund, welcher die Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn nach dem Antrage des Herrn Bundesraths Welti zu 600 Frcs., allein nur gegen $3^1/_2$ % Bundesobligationen, erwerben soll, sind sie so viel werth, nicht nur, weil sie einen höheren Ertrag abwerfen als diesen Zins, sondern weil der Bund es durchaus in seiner Hand hat, das vorzeitige Rückkaufsrecht, welches die Kapitalisten von der Subskription abhielt, geltend zu machen oder nicht.

Schweizerische Südostbahn.

Die Emission der Aktien und Obligationen hat einen erfreulichen Verlauf genommen.

Auf die zur Konversion und Subskription aufgelegten 10 000 Aktien wurden etwa 3 900 konvertirt, 16 000 subskribirt, wovon 4 000 volleinbezahlte und 12 000 mit 20 % liberirte Aktien.

Auf die 11 000 Obligationen wurden im ganzen 12 000 konvertirt und subskribirt.

Graubündner Bahnen.

Der Bundesrath hat die Konzessionsübertragung für die normalspurige Eisenbahn Chur-Thusis und für die schmalspurige Eisenbahn Filisur (event. Bellaluna) auf das fusionirte Komitee für die Bündnerische Centralbahn übertragen.

Baseler Strassenbahnen.

Die Firma Pümpin hat beim Regierungsrath die Konzession nachgesucht für eine Strassenbahn zwischen den beiden Bahnhöfen, dem Centralbahnhof, dem St. Johannquartier und der Elsässischen Gemeinde St. Ludwig. Auch soll das Birsigthal zwischen der Elisabethschanze und dem Steinengraben überbrückt und so das westliche Hochplateau mit der Stadt und dem Centralbahnhof in leichte Verkehrsverbindung gesetzt werden.

Aus Italien.

Der Italienische Gesetzentwurf über Tram- und Neben- (Lokal-) Bahnen.

Dieser Gesetzentwurf, dessen wir in Nr. 10 S. 105 d. Ztg. erwähnten, handelt in besonderen Abschnitten von den ausschliesslichen Bestimmungen über Tramways oder Strassenbahnen mit mechanischer Bewegungskraft, dann von den Lokaleisenbahnen (Nebenbahnen, Bahnen IV. Kategorie) und schliesslich von Uebergangs- bezw. allgemeinen Bestimmungen.

Der wesentliche Inhalt lautet wie folgt:

I. Tram- und Strassenbahnen mit mechanischer Treibkraft.

Art. 1. Die Konzession zur Benutzung von Strassenkörper aller Gattungen wird vom wirklichen Eigenthümer der Strasse ertheilt und zwar auf höchstens 40 Jahre; die Genehmigung zum Betriebe mit Maschinenkraft ist von der Regierung auf Grund ministeriellen Vorschlages und vor Beginn des Baues zu ertheilen.

Art. 2. Die Trambahnen dürfen keinenfalls durch Provinz- oder Gemeindebehörden unmittelbar betrieben werden, sondern müssen, sei es durch Konzession oder pachtweise, an Privatunternehmer überlassen werden.

Art. 3. Die Trambahnen sollen durchgängig ihre Lage im Strassenkörper haben, mit Ausnahme von kleinen Abweichungen, welche durch Rücksicht auf Steigung oder Krümmung bedingt werden. Die Schienen müssen derart in dem Planum der Strasse verlegt sein, dass sie den Verkehr des gewöhnlichen Fuhrwerks nicht behindern, für welchen ausserdem, unter Sicherung des Verkehrs von Fussgängern usw. bei gleichzeitigem Fahren eines Tramzuges, eine Strassenbreite von mindestens vollen 5 m bleiben muss. Ferner muss der am weitesten ausbiegende Theil von Fahrzeugen des Tramzuges mindestens 80 cm von den seitlichen Häusern, Geländern oder sonstigen Baulichkeiten entfernt bleiben.

Art. 4. Nach Beendigung des Baues und vor Eröffnung des Betriebes der Tramlinie oder einer Theilstrecke muss in Gegenwart eines Regierungsvertreters die amtliche Abnahme erfolgen.

Art. 5. Die Genehmigung der Beschaffenheit der rollenden Betriebsmittel steht der Regierung zu, auch was etwa einzuführende Neuerungen betrifft.

Art. 6. Die Bahnhöfe der Trambahnen mit Maschinenbetrieb müssen durch Telegraphenleitung verbunden und mit Schreibapparaten ausgerüstet sein; ferner müssen an den von der Landesbehörde zu bezeichnenden Stellen Signale bezw. Läutewerke eingestellt werden.

Art. 7. Die grösste wirkliche Geschwindigkeit eines Tramzuges darf 24 km in der Stunde nicht überschreiten; seitens der Staatsbehörden werden ausserdem für starkes Gefälle, Krümmungen und gefährliche Punkte, sowie für das Durchfahren bewohnter Orte genaue Geschwindigkeitsgrenzen festgesetzt

werden zur Sicherung von Menschenleben bezw. um ein sofortiges Halten des Zuges zu ermöglichen. Für die Nachtzeit wird, unbeschadet der sonstigen Sicherheitsmaassregeln, die grösste Geschwindigkeit auf 18 km in der Stunde herabgesetzt.

Von der staatlichen Genehmigung bezw. von der Konzession und besonderer Verordnung hängen ab:

Art. 8. die Zusammensetzung der Züge, deren Folgefristen und Personal;

Art. 9 der Fahrplan und die Haltepunkte;

Art. 10. die Tarife.

Art. 11. Die Ueberwachung des Betriebes steht dem Staate zu; dieser kann den Betrieb vorübergehend untersagen, schuldig befundene Beamten ausser Dienst stellen und in Fällen grober Fahrlässigkeit erforderlichenfalls die Konzession gänzlich zurückziehen.

Art. 12. Die Trambahnen werden einer Abgabe unterworfen, welche zunächst für das Jahr und jedes Kilometer mit höchstens 20 L. beziffert wird und an die Staatskasse abzuführen ist.

Art. 13. Streitigkeiten zwischen den Eigenthümern des Strassenkörpers und den Trambahnkonzessionären werden durch Schiedsrichter erledigt, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten aus der Zahl der Inspektoren im Ingenieurkorps ernennt.

Art. 14 regelt die Abgaben für befördertes Gut nach erlassenen allgemeinen Bestimmungen; Personenfahrkarten für weniger als 10 km Entfernung bleiben abgabefrei.

II. Lokal- oder Nebenbahnen.

Art. 15. Auf ministeriellen Vorschlag wird durch Königliche Entscheidung die Anlage von Nebenbahnen auf eigenem Bahnkörper oder auch ganz bezw. streckenweise, auf Landstrassen jedoch mit besonderem Unterbau genehmigt.

Art. 16. Falls dies im öffentlichen Nutzen begründet erscheint, kann diesen Bahnen Enteignungsrecht verliehen werden.

Art. 17. Nebenbahnen auf eigenem Bahnkörper können bis zu 70 Jahren konzessionirt werden; liegen sie mit mindestens drei Vierteln ihrer Länge mit besonderem Unterbau auf Strassengrund, darf die Konzessionsdauer 50 Jahre nicht überschreiten.

Art. 18. Der Staat kann solche Unternehmungen für Bau und Betrieb mit kilometrischen Beihilfen unterstützen; letztere Unterstützungsform wird auch für die betheiligten Provinzen, Gemeinden usw. die geeigneteste sein.

Art. 19. In der Konzessionsurkunde wird das Rollmaterial der Bahn genau bezeichnet, während in jedem einzelnen Falle eine ergänzende Verordnung die Zuggeschwindigkeit, die Wagenzahl des Zuges und die sonstigen etwaigen, der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen festsetzt.

Art. 20. Liegt die Bahn ganz oder theilweise auf einer öffentlichen Strasse, auf welcher sie einen Theil des für allgemeinen Verkehr dienenden Raumes in Anspruch nimmt, darf die grösste Fahrgeschwindigkeit 30 km in der Stunde nicht übersteigen, und greifen alsdann die für Trambahnen gegebenen Betriebsvorschriften Platz.

Art. 21. Die Kosten der Einrichtung von Landstrassen für Nebenbahnen trägt der Konzessionsinhaber, und ist in der Urkunde der besondere Antheil an der Strasse festzustellen.

Art. 22. Für den gewöhnlichen Fuhrwerksverkehr muss auf der Strasse von der Eisenbahn allenthalben ein mindestens 5 m breiter Streifen auf der ganzen Länge völlig freigelassen werden.

Art. 23. Die eisenbahngesetzlichen Bestimmungen bahnpolizeilicher Natur über Sicherung gegen weidendes Vieh, Zugbarrièren, Oberbau, Entfernung von Hochbauten usw. von den Zügen, Kautionstellung, Verkauf der Bahn, Verfall der Konzession, Aenderung des Baues, Bewachung, Dienstpersonal u. a. m. erhalten für die Nebenbahnen eine besondere abgeänderte Fassung und werden in jedem einzelnen Falle die davon anzuwendenden Sätze durch Anhangsverordnung festgestellt.

Allgemeine und Uebergangs-Bestimmungen.

Den Konzessionsgesuchen für beide Arten von Unternehmungen müssen die Verträge über die Strassenbenutzung beigefügt werden, namentlich haben die Strasseneigenthümer sich von den Konzessionären die nöthige Sicherheit für richtige Behandlung der öffentlichen Strassen geben zu lassen; für eine etwaige Betriebsunterbrechung im Falle durchgreifender Ausbesserungen von Strassen haben die davon betroffenen Konzessionäre Entschädigung nicht zu beanspruchen. Bei mehreren Bewerbungen um Benutzung einer gewissen Strasse kann die Regierung die abwechselnde oder gemeinsame Benutzung gestatten und die betreffenden Bedingungen bezw. Verpflichtungen festsetzen.

Die Brief- und Packetbeförderung nebst den Begleitpersonen ist von beiden Arten Verkehrsunternehmungen umsonst oder gegen die anderweit festgesetzte Vergütung zu übernehmen.

Schliesslich behält sich die Regierung vor, für sämmtliche bereits vorhandenen Tram-, Strassen- und Nebenbahnen die endgültige Bezeichnung und Einreibung in die eine oder andere Klasse nach Maassgabe des Befundes einer anzuordnenden Prüfung der Betriebsverhältnisse zu bestimmen.

Genua und sein Hafen.

Seitens der dortigen Handelskammer ist wie in den Vorjahren eine statistische Uebersicht über den Handel und Schiffsverkehr von Genua, und zwar des Jahres 1888 im Vergleich mit 1887 erschienen, deren erster Theil sich über die allgemeine Handelsbewegung auslässt und deren zweiter Theil den Schiffsverkehr behandelt. Dieser Verkehrsbericht ist durch den wesentlichen Antheil des Deutschen Hinterlandes und durch einige besondere Streiflichter von allgemeinerem Werthe, welcher über die Beziehungen des Landes Italien hinausgeht.

Den zweiten Theil der Uebersicht anlangend, wird die gesammte Schiffsbewegung von und nach dem Hafen, an Dampf- und Segelschiffen, im internationalen und im Küstenverkehr auf 11 659 Schiffe mit 5 998 900 t Tragkraft beziffert, und zwar wird gegen das Vorjahr ein Mehr von 339 beladenen Schiffen mit 323 855 t, an leeren Schiffen zwar die gleiche Anzahl, jedoch mit einer Verminderung der Tragfähigkeit um 241 910 t gemeldet. Die Vermehrung betrifft die Küstenfahrt mit 779 Schiffen und 202 449 t gegenüber einem um 421 Fahrzeuge mit 120 504 t Tragkraft verminderten internationalen Verkehr, und zwar wird diesmal die Tragfähigkeit im letzteren auf zusammen 4 237 034 t, im Küstenverkehr auf 176 870 t angegeben, während die Anzahl der Küstenfahrzeuge drei Viertel der internationalen Schiffe betrug. (Im Jahre 1887 war der Tonnengehalt der Küstenfrachtschiffe ein Drittel, ihre Anzahl nur etwa die Hälfte der internationalen.)

Das Verhältniss der Dampfschiffe zu den Segelschiffen anlangend, waren im internationalen Verkehre 848 Segelschiffe mit 296 449 t gegen 3 376 Dampfer mit 3 940 585 t und im Küstenverkehre 5 273 Segler mit 394 702 t gegen 2 162 Dampfer mit 1 367 168 t Tragfähigkeit notirt. Bezüglich der Flagge und deren Heimath beansprucht die Italienische nahezu die Hälfte der gesammten Tragfähigkeit, bezüglich der Segelfahrzeuge erreicht sie naturgemäss den weitaus grössten Theil; die Dampfer anlangend überwog in 1887 noch die Englische Flagge, hat aber in 1888 das Uebergewicht an die Italienische abtreten müssen. Bezüglich des internationalen Verkehres, für sich allein betrachtet, überwog die Englische Flagge, demnächst folgten die Französische und die Deutsche, von denen erstere gegen 1887 eine leichte Abnahme, letztere eine wesentliche Vermehrung aufwies. Durch die eigenen Schiffsbauten Italiens ist auch dieses Verhältniss in weiterer Verschiebung begriffen.

Bezüglich der Massen des gesammten Handelsverkehrs macht die genannte Uebersicht speziellere Angaben, indem sie in Ein- und Ausgang die lediglich das Italienische Inland selbst betreffenden Zahlen vom Gesammtverkehr getrennt wiedergibt, welcher Unterschied uns hier zu weit führen würde; wir beschränken uns auf folgende Bemerkungen für Ein-, Aus- und Durchgang.

Es bezifferte sich:

der Werth der Waaren		1888	1887
der Einfuhr	auf L.	312 822 958	376 415 690
„ Ausfuhr	„ „	81 286 077	79 572 955
„ Durchfuhr (zur See eingegangen) . .	„ „	13 521 608	18 343 561
„ „ (zu Lande eingegangen) . .	„ „	22 099 160	16 035 548
insgesammt	auf L.	429 729 803	490 367 754

das Gewicht der Waaren		1888	1887
der Einfuhr	auf t	2 010 627	2 074 601
„ Ausfuhr	„ „	99 707	115 061
„ Durchfuhr (Eingang zur See)	„ „	12 288	13 549
„ „ (Eingang zu Lande) . . .	„ „	115 461	83 167
insgesammt	auf t	2 238 083	2 286 378

Während somit der Transit im Eingang auf dem Seewege um 1 261 t Gewicht und 4 821 953 L. Werth gegen das Vorjahr abgenommen hat, zeigte für die gleiche Zeit die Durchfuhr an Waaren, welche auf dem Landwege (d. h. nahezu allein mittelst der Eisenbahnen) herangeschafft wurden, eine Zunahme um 32 294 t mit 6 063 612 L. an Werth.

Für den volkswirthschaftlichen Fachmann bieten die Spezialangaben über Ein- und Ausfuhr der einzelnen Waarenartikel nach Gewicht und Werth, sowie im Vergleich mit dem Vorjahre viel Interessantes, wir müssen uns auf die Andeutung beschränken, dass gegen 1887 allgemein ein Ausfall an Gewicht und Werth sich ergibt, wobei indess einzelne Waarengattungen

(wie Farbewaaren, Hanf und Lein, Baumwolle, Wolle, Papier und Bücher, Metalle, Getreide) sprungartige Unterschiede aufweisen. Ebenso hat die Genueser Zollbehörde gegen 1887 rund 31 619 000 L. Mindergefälle (nur 64 518 000 L.) bei der Einfuhr und um 31 717 636 L. Mindergefälle (nur 67 309 474 L.) aus sonstigen Auflagen im Binnenlande erhoben.

Auf dem Eisenbahnwege wurden im Berichtsjahre von und nach den einzelnen Bahnhöfen Genuas an Frachtgut befördert:

Bahnhof		Empfang	Versand	zusammen
Genua Piazza Brignole .	Ctr.	663 567	494 825	1 158 392
„ „ Caricamento	„	37 220	3 091 780	3 129 000
„ „ Principe . .	„	541 445	149 790	691 235
S. Benigno	„	422 251	7 036 511	7 458 762
Sa. Limbania	„	1 523 994	7 612 532	9 136 526
Sampierdarena	„	2 122 265	1 726 606	3 848 871
„ Haltestelle	„	1 026 157	1 556 258	2 582 415
insgesammt	Ctr.	6 336 899	21 668 302	28 005 201

In den letzten drei vorhergehenden Jahren stellte sich dieser Frachtverkehr ebenfalls nach Centnern:

	Empfang	Versand	zusammen
Jahr 1887	6 901 499	20 932 727	27 834 226
„ 1886	5 869 344	19 591 654	19 460 998
„ 1885	6 077 537	19 316 633	25 394 170

Nach anderweitigen Nachrichten und zwar nach der amtlichen Handelsstatistik für das Deutsche Reich wurde der gesammte Verkehr desselben mit Italien für 1888 auf rund 111 900 000 ℳ in der Einfuhr und 84 700 000 ℳ in der Ausfuhr beziffert; aus den obigen Zahlen ist zu ermessen, mit welch bedeutendem Bruchtheil der Hafen Genua hieran betheiligt ist.

St.

Die Eisenbahnbrücke über den Firth of Forth.

Das gewaltigste Bauwerk der Gegenwart, die Eisenbahnbrücke über den Firth of Forth bei Queensferry in der Nähe von Edinburgh, geht seiner Vollendung entgegen. Nachdem am 10. Oktober v. J. die südliche, zwischen dem Queensferryufer und der Insel Inchgarvie belegene grosse Oeffnung von 521.2 m Weite geschlossen, und der Schluss der ebenso grossen nördlichen Oeffnung, die von Inchgarvie bis zum Ufer der Grafschaft Fife reicht, erfolgt war, fand am 21. Januar d. J. die Probebelastung der somit fertiggestellten Brücke statt, indem zwei Trains mit je 3 schweren Lokomotiven und 50 mit Kohlen beladene Wagen auf die Brücke gefahren wurden. Das Ergebniss war ein sehr zufriedenstellendes, indem die beobachteten Einsenkungen vollkommen mit den vorausberechneten übereinstimmten. Der erste Zug passirte am 24. Januar die Brücke. Auf demselben befanden sich die ersten Eisenbahnfachmänner Englands. Die feierliche Eröffnung der Brücke wird am 4. März durch den Prinzen von Wales stattfinden.

Damit wäre ein Werk der Vollendung nahe gebracht, dem, wie Bauinspektor Mehrtens in der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ schreibt, in Bezug auf Kühnheit des Entwurfs und Grossartigkeit der Abmessungen auf der ganzen Welt kein ebenbürtiges zur Seite gestellt werden kann. Alles, was bisher im Gebiete der Bautechnik als unerreicht dastand, neben der Forthbrücke muss es verschwinden. Selbst das neueste Weltwunder, der viel berühmte Eiffelthurm, darf sowohl seiner Bedeutung nach, als auch hinsichtlich der bei seinem Aufbau zu bewältigenden Schwierigkeiten, im Vergleich mit dem Massenbau der Forthbrücke, geradezu ein „Kind“ genannt werden. Wie seinerzeit (1846—1849) die Erbauung der Britanniabrücke, so bildet heute die Errichtung der Forthbrücke einen Markstein in der Geschichte des Brückenbaues. Die Baugeschichte der Forthbrücke reicht bis zum Jahre 1873 zurück. Damals wurde der von dem verstorbenen Sir Thomas Bouch herruhrende Plan einer Hängebrücke, welche an Stelle der in der Eisenbahnlinie Edinburgh-Dundee befindlichen Dampffähre erbaut werden sollte, vom Parlament zur Ausführung genehmigt. Man hatte mit der Pfeilergründung für diesen Bau bereits angefangen, als am 29. Dezember 1879, infolge eines überaus heftigen Sturmes, eine ältere Schöpfung von Bouch, die Taybrücke, einstürzte, wobei 90 Personen, die Insassen eines seinerzeit die Brücke passirenden Zuges, im Wasser umkamen. Dieser entsetzliche Unglücksfall raubte dem sonst so verdienstvollen Erbauer der Taybrücke das Vertrauen, welches man bis dahin seinen Plänen und Ausführungen entgegengetragen hatte. So fiel gleichzeitig mit der Taybrücke auch der Plan zur Erbauung einer Hängebrücke über den Firth of Forth. Die betheiligten Eisenbahngesellschaften acceptiren darauf den von Sir John Fowler und Benjamin Baker, nach dem sogenannten Kantilever- oder Auslegersystem ausgearbeiteten Entwurf. Im Januar 1883 nahmen die Arbeiten ihren Anfang und sind jetzt im wesentlichen vollendet. Die Brücke hat drei Hauptpfeiler, in Queensferry, Inchgarvie und Fife. Bei den ersten beiden musste die Gründung mit Hilfe eiserner Senkkasten unter Anwendung hochgepresster Luft erfolgen. Mit einem der Senkkasten des Queensferrypfeilers erlebte man ein arges Missgeschick. Derselbe versank infolge einer am letzten Dezember 1885 eingetretenen besonders tiefen Ebbe derart in den Schlick, dass er am Neujahrstage 1886 überfluthet und erst nach neunmonatlicher mühevoller Arbeit wieder flott gemacht wurde. Weitere bedeutende Zwischenfälle kamen während der Bauausführung nicht vor; jedoch ist eine lange Liste von Todten und Verwundeten zu verzeichnen gewesen, namentlich infolge von Unglücksfällen, herbeigeführt durch die äusserst gefahrvolle und schwierige Aufstellungsart der Eisenbauten. Im Jahre 1887 entstand sogar infolge eines Unfalles, der zwei Mann tödtete und einen verwundete, ein Arbeitsausstand von 2 000 Mann. Die Leute verlangten wegen der grossen Gefährlichkeit der Eisenarbeit höhere Löhne, welche sie auch erhielten. Die Schwierigkeit der Herstellung der grossen Oeffnungen beruhte darin, dass sie ganz ohne feste Hilfsunterstützung, nur unter Anwendung sogenannter fliegender Gerüste, zusammengebaut wurden. Gewissermaassen also wurden alle Eisentheile von jedem Pfeiler aus bis nach der Mitte der Oeffnung freischwebend vorgestreckt. Diese Art des Zusammenbaues war voller Mühe, Sorgen und Gefahren und bedurfte täglichen und stündlichen Nachdenkens zur Auffindung des bestmöglichen Weges und der bestgeeignetsten Mittel bei der Einfügung jedes einzelnen Brückengliedes. Mit welchen bedeutenden Gewichten zu hantiren war und welche ansehnlichen Eisenmassen man dabei freischwebend in Stellung zu erhalten hatte, geht schon daraus hervor, dass das Gewicht der eisernen Pfeilerthürme für Inchgarvie 4 060 t und für den Nord- und Südthurm je 3 050 t und dass das Gesammtgewicht der Brücke sich auf 46 180 t stellt, dass ist etwa 8 Mal soviel Eisen, als im Eiffelthurm steckt. Von allen wichtigen Theilen der Konstruktion sind genaue Holzmodelle in verkleinertem Maassstabe angefertigt worden, nach welchen in den Werkstätten gearbeitet wurde. Die Arbeiterzahl schwankte in der lebhaftesten Bauzeit zwischen 4 000 und 5 000 Mann. Die Gesammtkosten der Bauausführung werden sich auf über 40 Millionen Mark belaufen. Besondere Gefahren bot der Aufbau der über 100 m hohen Pfeilerthürme. Von der Gründungssohle ab gerechnet liegt die Spitze des Queensferrypfeilers 137 m hoch, also höher als alle Thürme der Welt, mit Ausnahme der grossen Pyramide des Cheops, des Kölner Domes und des Eiffelthurmes. Die Aussicht von oben auf den Firth of Forth und die Schottische Küste mit ihrer Umgebung soll prachtvoll sein, ebenso der Ausblick bei Nacht auf die Baustelle und Werkplätze, welche durch zahlreiche Lucigen-Gasflammen, sowie auch durch elektrisches Licht erleuchtet wurden. Eine unerwartete Schwierigkeit stellte sich am 10. Oktober beim Schluss des Mittelträgers der südlichen Oeffnung ein. Die Wärme der Brückentheile war nicht so gross, als man vorausgesetzt hatte, und so standen die Nietlöcher in den Verbindungsstücken des Untergurts der westlichen Trägerwand um 13 mm, und diejenige der Ostseite um 25 mm aus dem nothwendigen Mittel. Mit Hilfe von Wasserdruckwinden und Erhitzen der Eisentheile brachte man jedoch die Nietlöcher soweit zusammen, dass der endgültige Nietschluss erfolgen konnte. So ist denn der Augenblick nahe, wo die neugeschaffene grossartige Eisenstrasse über den breiten Wasserweg des Firth of Forth dem Betrieb übergeben wird.

Aus Nordamerika.

Starker Güterverkehr.

Der Generaldirektor der Missouri Pacific Eisenbahn hat sich nach einer Mittheilung der „Railr. Gazette“ zu einem Berichterstatter derselben dahin ausgesprochen, dass während seiner ganzen Eisenbahndienstzeit ihm niemals etwas vorgekommen sei, was den Verkehrsschwierigkeiten, mit denen die Bahnen jetzt zu kämpfen haben, gleiche. Die Ernten in den Ackerbaustaaten waren im letzten Jahre ungewöhnlich ergiebig, dergestalt, dass alle Eisenbahneinrichtungen sich als unzureichend erwiesen. Seine Bahn hat von östlichen Linien alle irgend zu erlangenden Wagen zusammengebettelt, geborgt und miethsweise übernommen und gleichwohl fehlen ihr mehrere tausend Wagen. Die Getreidemagazine sind überfüllt und auf den Stationen von hunderten von Meilen des Missouri Pacificnetzes liegen Mais und andere Feldfrüchte im Freien aufgestapelt, auf Wagen und Verladung wartend.

Wagenbau.

Die auf eine Umfrage der „Railr. Gazette“ von 36 Wagenbaugesellschaften eingegangenen Antworten ergaben, dass von denselben im vorigen Jahre im ganzen: 70 546 Güterwagen gebaut wurden (gegen 71 719 von 43 Firmen im Jahre 1888); durchschnittlich kommen auf jede — in beiden Jahren berichtende — Firma 1 960 Wagen im Jahre 1889, gegen 1 668 im Vorjahre.

Würden sämmtliche, Wagen bauende Fabriken berichtet haben, so würde sich wahrscheinlich herausstellen, dass 1889 mehr Wagen gebaut sind, als 1888.

Personenbeförderung in Newyork.

Im Senat des Staats Newyork wurde in der zweiten Hälfte des Januar ein wichtiger Gesetzvorschlag eingebracht, dessen Zweck ist, der Stadt Newyork durch Ausdehnung der Schnell-Durchgangslinien (rapid transit lines) verbesserte Beförderungsmittel zu verschaffen.

Der Vorschlag bezeichnet die zu beauftragenden Kommissionsmitglieder, welche auch — nach Mittheilung der „Railr. Gazette" — allgemein als geeignet gehalten werden, diese Angelegenheit im öffentlichen Interesse zu fördern. Sie sollen ermächtigt werden, die bezüglichen Strecken und den allgemeinen Bauplan festzusetzen, jedoch mit der Einschränkung, dass die 5., die Madison Avenue, sowie die 4. Avenue oberhalb der 42. Strasse und alle bis jetzt von Hochbahnen durchfahrenen Strassen von neuen Bahnen frei bleiben müssen. Nur eine Untergrundbahn längs des „Broadway" soll zulässig sein, ebenso die Kreuzung der mit Hochbahnen versehenen Strassen, soweit dies nothwendig erscheint. Oeffentliche Parks und Ländereien, welche mit öffentlichen Gebäuden besetzt sind, dürfen nicht berührt werden. Im übrigen können die Kommissare beinahe überall in der Stadt nach ihrer Wahl Hoch-, Untergrund- oder ebenerdige Bahnen ausführen, doch ist in jedem Falle die Zustimmung der Stadtverwaltung (aldermen) erforderlich. Ferner sollen sie ermächtigt werden, die Bedingungen und Lasten, welche für die öffentliche Versteigerung der Konzessionen zur Ausführung der einzelnen Strecken maassgebend sein sollen, festzusetzen.

Besonders wichtige Vorschriften enthält der Entwurf auch bezüglich der schon in Betrieb befindlichen Hochbahnen. Die Kommissarien sollen befugt sein, auf Antrag der Eigenthümer oder Betriebsleiter von Hochbahnstrecken, die Anlegung von Ergänzungsgeleisen, den Erwerb von Bahnhofs- und anderen Einrichtungen, welche zur Annehmlichkeit des reisenden Publikums nöthig erscheinen, zu genehmigen und die Bedingungen dafür, besonders auch die der Stadt zu gewährenden Entschädigungen, festzusetzen.

Im ganzen genommen zeigt die sich hierbei kundgebende Absicht das vernünftigste und hoffnungsvollste Bestreben, welches bisher zu Gunsten des beschleunigten Durchgangsverkehrs (rapid transit) der Stadt Newyork hervorgetreten ist.

Schneefall im Westen.

Schneefälle von noch nicht dagewesenem Umfange haben nach Zeitungsnachrichten im westlichen Gebiet der Pacificbahnen (wie bereits berichtet) im Januar d. J. stattgefunden und erhebliche Verkehrsstockungen auf denselben hervorgerufen. Besonders haben darunter gelitten: die Central-Pacific, die Oregon & Californian, die Northern- und Canadische Pacific, die Oregon Short Line, die Denver und Rio Grande Eisenbahn und andere. Sämmtliche Züge erreichten, allerdings in einzelnen Fällen erst nach Verzögerungen von mehr als einer Woche, schliesslich doch Stationen. Den eingeschneiten Zügen mussten in verschiedenen Fällen Nahrungsmittel durch Leute mit Schneeschuhen zugesandt werden. Die Schneepflüge, mit Ausnahme der rotirenden, vermochten nur wenig zu helfen und die Leistungen von hunderten von Arbeitern wurden häufig durch frischen Schneefall unwirksam gemacht. In tiefen Einschnitten blieben auch die rotirenden Schneepflüge unwirksam, da der oben ausgeworfene Schnee von den oft 40 Fuss hohen Seitenwänden auf die Geleise zurückfiel.

Maisfrachten.

Der Gouverneur von Nebraska hat, wie die „Railr. Gaz." mittheilt, an die Generaldirektoren der Burlington-, der Chicago & Nordwest-, der Missouri Pacific-, der Union Pacific-, der Rock Island- und der Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Eisenbahn ein offenes Sendschreiben erlassen, durch welches er beantragt, dass diese Bahnen für die Beförderung von Mais eine Ermässigung der bestehenden Frachtsätze um mindestens 5 Cts. für 100 Pfund eintreten lassen möchten. Die Preise für Mais sind so niedrig und die Vorräthe so bedeutend, dass die Landwirthe, Grosskaufleute und Beförderer darunter zu leiden haben. Der Gouverneur ist nun der Meinung, dass die Beförderungsanstalten eine grössere Leistung auf sich nehmen sollten, als sie gegenwärtig tragen, zumal sie jetzt einen stärkeren Verkehr haben, als er bei den herrschenden Preisen zu erwarten gewesen wäre. Dies liegt indessen zum Theil an der Knappheit der Wagen oder mangelhaften Stationsanlagen oder an beiden Mängeln und die Bahnen haben wahrscheinlich keinen grösseren Gewinn, als ihre von Armuth heimgesuchten Nachbarn in Kansas. Die Chicago, Burlington & Quinci Eisenbahn hat bekannt gemacht, dass sie fortan Getreidesendungen, welche auf Seitengeleisen anderer Bahnen in Chicago auszuliefern wären, nicht mehr annehmen will. Dies bekundet, dass die Sorge der Bahn, sich Verkehr zu sichern, keine besonders grosse ist. Andere Bahnen werden noch viel stärker durch zu umfangreiche Transporte bedrängt und bei einzelnen hat dieser Zustand bereits so viele Wochen bestanden, dass von einem vernünftigen Gesichtspunkte aus sie sich zur Erhöhung ihrer Frachtsätze veranlasst sehen sollten; aber der blosse Gedanke an eine derartig ungewöhnliche Maassregel führt zu so eigenen unvorauszusehenden Folgen, dass kein Verkehrs-Oberbeamter den Muth hat, damit vorzugehen. Die Ostwärtssendungen ab Chicago waren in der Woche vom 11.—18. Januar 113% stärker, als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres und in der Woche vom 4.—11. betrugen sie 131 793 t, bei weitem die höchste bis jetzt vorgekommene Ziffer. Der Druck eines zu bedeutenden Maisverkehrs ist selbst auf der Canadischen Pacificbahn fühlbar geworden, welche 10 000 Wagenladungen oder mehr noch nach der Atlantischen Küste, meistens nach Boston, zu befördern übernommen hat. Auf dieser Bahn kommen infolge des aussergewöhnlich starken Güterverkehrs jetzt bedeutende Verspätungen der Personenzüge vor. H.

Verschiedenes.

Canada: Jahresbericht.

Der Regierungsjahresbericht gibt die in Canada Ende 1889 in Betrieb befindlichen Bahnen auf 12 163 Meilen (19 580 km) an mit einem darauf ruhenden Kapital von 727 180 000 D. (= 3 054 156 000 M.). Vor acht Jahren ging die Regierung dazu über, Beihilfen von 3 200—6 400 D. für die Meile jedem neuen Bahnunternehmen zu bewilligen und seitdem haben 101 Gesellschaften Unterstützungen in baarem Gelde oder durch Landschenkungen (land grants) erhalten. Von diesen Gesellschaften haben im ganzen 58 Verträge über den Bau von zusammen 2 252 Meilen abgeschlossen; von den bewilligten 9 261 107 D. Unterstützungsgeldern waren bis Ende November v. J. 5 783 455 D. bereits ausgezahlt; 32 Gesellschaften mit 715 Meilen beabsichtigtem Bau, denen 2 802 500 D. Beihilfe in Aussicht gestellt sind, haben noch keinerlei Vertrag über Bauausführung geschlossen.

Im Nordwesten sind Landschenkungen im Belauf von 19 788 744 Acker an 11 Gesellschaften für 2 711 Meilen zugestanden, mehr als $^1/_3$, nämlich 6 800 000 Acker entfallen davon auf eine einzige Gesellschaft, die Winnipeg & Hudsonbaybahn für 650 Meilen zu bauenden Bahnen, von denen jedoch erst ein geringer Theil angefangen ist. Die längste im vorigen Jahre fertiggestellte Linie war die der Qu'Appelle, Long Lake und Saskatchewan Eisenbahngesellschaft von Regina bis Prinz Albert, nebst einer Abzweigung nach Battleford; von diesen Linien sind ungefähr 100 Meilen vollendet.

Bis zum Schluss des laufenden Jahres soll der Betrieb bis Prinz Albert, etwa 260 Meilen nördlich von Regina, eröffnet werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Der auf Seite 56 des vom 15. d. Mts. ab gültigen Nachtrags XI zu Heft 1 des Verbandstarifs angegebene Frachtsatz des A.-T. 6a für den Verkehr zwischen Sedletz-Kuttenberg und Königstein beträgt nicht 0,56 ℳ, sondern 0,75 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 15. Februar 1890. (442)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Im vorbezeichneten Verkehre treten am 1. März d. J. für Deisterkohlen etc. nach Gifhorn (Stadt) Ausnahmetarifsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 14. Februar 1890. (443)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Am 1. März l. J. wird die zwischen Dessau und Elsnigk belegene Haltestelle Alten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt für den Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen werden.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen ergeben sich durch Anstoss von 10 km an die Entfernungen der Station Elsnigk. (444)

Frankfurt a/M., den 15. Februar 1890.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu Nr. 16. (1890.)

Vom Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Wald - Solingen ab werden die Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld mit den für die bisherige Station Solingen, welche alsdann die Bezeichnung „Solingen - Weyersberg“ führen wird, bestehenden Frachtsätzen in die nachbenannten Tarife aufgenommen:

1. Deutsch-Russischer Verbands-Gütertarif (Heft I, II und III nebst Anhang I und Ausnahmetarif 31) vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1888;
2. Deutsch - Mittelrussischer Verbands-Gütertarif (Theil II) vom 1. Juni 1883 neuen Stils;
3. Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg vom August 1883;
4. Ausnahmetarif von Deutschen Stationen nach der Station Grajewo transito der Ostpreussischen Südbahn vom 1. Dezember 1886;
5. Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen der Station Eydtkuhnen transito des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits vom 1. Januar 1889;
6. Gütertarif für den direkten Verkehr von den Deutschen Stationen des Deutsch-Polnischen Verbandes nach
   a) Alexandrowo, Station des Direktionsbezirks Bromberg,
   b) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn

   vom 13. September 1889;
7. Gütertarif für den direkten Verkehr von den Deutschen Stationen des Deutsch-Polnischen Verbandes nach Thorn transito, Station des Direktionsbezirks Bromberg vom 15. März 1888.

Die Station Solingen-Weyersberg wird von dem angegebenen Zeitpunkte ab auf den Güterverkehr in Wagenladungen beschränkt, während der Stückgutverkehr durch die neuen Bahnhöfe Solingen-Nord und Solingen-Süd ermittelt wird.

Bromberg, den 12. Februar 1890. (445)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Für Patronentransporte von Karlsruhe nach Triest S. B. gelangt mit sofortiger Wirksamkeit der Frachtsatz von 42,80 Frcs. pro Tonne bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief zur Berechnung.

München, den 14. Februar 1890. (446)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Am 1. März d. J. tritt zum Tarife vom 1. April 1888 für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II und Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung und Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter.

Abdrücke dieses Nachtrages sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Magdeburg, den 15. Februar 1890. (447)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April 1890 tritt für den Norddeutsch - Sächsischen Verbands-Güterverkehr ein neues Tarifheft Nr. 3 in Kraft.

Dasselbe umfasst den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona, der Kreis Oldenburger Eisenbahn, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, der Eutin - Lübecker, der Lübeck - Büchener, der Prignitzer, der Wittenberge - Perleberger und der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Bezüglich des vorangegebenen, in dem Hefte Nr. 3 behandelten Verkehrsgebietes wird das bisherige, am 1. April 1888 zur Einführung gekommene Tarifheft Nr. 2 aufgehoben und bleibt sonach das Letztere nur noch für den Verkehr mit den Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Staatseisenbahnen — vormalige Mecklenburgische Friedrich Franzbahn und die von Herrn Bau- und Betriebsunternehmer Lenz in Stettin betriebenen Eisenbahnen — weiter in Geltung.

Durch das neue Tarifheft Nr. 3 treten, was den Verkehr zwischen Lübeck einerseits und mehreren westlichen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits anbelangt, auch kleine Erhöhungen der Frachtsätze für 1—3 km ein.

Ueber die neuen Frachtsätze wird schon jetzt von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt.

Dresden, am 14. Februar 1890. (448)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Füssen. Am 1. März d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Füssen der Bayerischen Lokalbahn Oberdorf bei Biessenhofen - Füssen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft geben. (449)

Magdeburg, den 17. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberhessisch-Hessischer Verkehr. Am 15. d. Mts. ist der Nachtrag III zum Oberhessisch - Hessischen Gütertarife, welcher unter anderem einen Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel enthält, zur Einführung gelangt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 17. Februar 1890. (450)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen.) Mit 20. Februar d. J. kommt ein Ergänzungsblatt zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1/12. 85 zur Einführung.

Dasselbe enthält Frachtsätze für einige Stationen der Saalbahn, für Nürnberg Ostbahnhof und Berichtigungen des Haupttarifs. Gratis.

Strassburg, den 15. Februar 1890. (451)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Vom 1. April d. J. neuen Stils ab wird die Station Hückeswagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die Spezialtarife 1 bis 3 und in den Ausnahmetarif 5 des Theils II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen:

Entfernung bis Warschau km	Entfernung bis Grajewo km	Tabelle II. (Seite 28 bis 35 des fünften Tarifnachtrages). Von dem Schnittpunkt B westlich bis	Frachtsätze für 100 kg in Mark für Sendungen der Spezialtarife 1, in Mengen von: unter 5 000 kg	1: 5 000 kg und darüber, pro Wagen der Versandstation	1: 10 000 kg, pro Wagen der Versandstation	2: unter 5 000 kg	2: 5 000 kg und darüber, pro Wagen der Versandstation	2: 10 000 kg, pro Wagen der Versandstation	3: unter 5 000 kg	3: 5 000 kg und darüber, pro Wagen der Versandstation	3: 10 000 kg, pro Wagen der Versandstation
1165	1255	Hückeswagen . .	3,02	2,92	1,64	1,96	2,47	1,44	2,85	2,18	1,27

Ab Schnittpunkt A östlich kommen die entsprechenden Frachtsätze der Tariftabelle II (Seite 28 des fünften Tarifnachtrages) zur Erhebung.

Ausnahmetarif 5 für Sammelgut.

Entfernung bis Moskau km	Nach Moskau (M. B. E.) von der Station	Gesammt-Frachtsätze für 100 kg in Mark für Sendungen in Mengen von: unter 5 000 kg	5 000 kg und darüber, pro Wagen der Versandstation	10 000 kg, pro Wagen der Versandstation
2 471	Hückeswagen	12,17	9,59	8,11

Bromberg, den 12. Februar 1890. (452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verkehr. Der im oben bezeichneten Verkehr für „mineralisches Schweröl" von Granica (Schnittpunkt) nach Pardubitz bestehende ermässigte Frachtsatz von 37,8 kr. findet unter den in Nr. 8 des Verordnungsblattes des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt pro 1890 unter lfdr. Nr. 346 veröffentlichten Bedingungen auch auf der Route Sosnowice-Mittelwalde-Pardubitz Anwendung.

Breslau, den 20. Februar 1890. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr von Nauen nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Berliner Ringbahnstationen — mit Ausnahme von Berlin, Hbger Bhf., für welche Station bereits seit dem 1. Januar d. J. derartige Ausnahmesätze bestehen — für die Beförderung von gebrannten Steinen (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine) in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ermässigte Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren ist.

Altona, den 19. Februar 1890. (454)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. wird die Station Füssen der Lokalbahn Oberdorf b/Biessenhofen-Füssen in den Tarif für den oben bezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Die zur Erhebung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, am 17. Februar 1890. (455)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M. etc. Bromberg etc. Mit dem 1. März d. J. kommt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Ergänzungen etc. bezw. Berichtigungen des Tarifs,
II. neue bezw. abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Bromberg, sowie für Station Cronberg der Cronberger Bahn,
III. Aenderung bezw. Erweiterung bestehender Ausnahmetarife.

Einzelne Erhöhungen für die Station Wapno treten erst mit dem 15. April d. J. in Kraft. Nähere Auskunft geben die am Verkehr betheiligten Güterverwaltungen. (456)

Frankfurt a/M., den 18. Februar 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M.-Hessischer Wechselverkehr. Die im Nachtrag V des Gütertarifs für vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Steine des Spezialtarifs III zwischen den Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst und Wiesbaden (Staatsb.) einerseits und Stationen der Hessischen Nebenbahnen andererseits, erhalten vom 1. März d. J. ab Gültigkeit. (457)

Frankfurt a/M., den 18. Februar 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Frachtberechnung für Roheisensendungen im Verkehr zwischen bestimmten Stationen der Reichsbahn und solchen des Direktionsbezirkes Hannover werden mit Gültigkeit vom 1. März d. J. im Westdeutschen Verbande anderweite ermässigte Entfernungen zu Grunde gelegt.

Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 18. Februar 1890. (458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachtrag III zum Tarife der K. K. Donau-Uferbahn und Nachtrag X zum Tarife der Wiener Verbindungsbahn. Vom Tage der Betriebseröffnung der neuen Schienenverbindung zwischen Wien (Oe. N. W. B.) und der K. K. Donau-Uferbahn, welche am 1. März 1890 erfolgen wird, treten in Wirksamkeit:

a) der III. Nachtrag zu dem vom 1. Januar 1887 gültigen Gebührentarife der K. K. Donau-Uferbahn;
b) der X. Nachtrag zu dem vom 1. November 1879 gültigen Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn.

Ersterer enthält Frachtsätze für Wien-Nordwestbahnhof transit im Verkehre mit sämmtlichen im Haupttarife enthaltenen Stationen exklusive Wien-Südbahnhof, ferner Frachtsätze für Wien-Südbahnhof transit im Verkehre mit Wien-Donau-Quaibahnhof; letzterer die Aufhebung der Frachtsätze für Wien-Nordwestbahnhof im Verkehre mit Wien St. E. G., Wien-Aspangbahnhof und Wien-Elisabethbahnhof.

Exemplare dieser Nachträge können durch die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen in Wien bezogen werden.

Wien, den 10. Februar 1890. (459)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. tritt für den Personenverkehr nach und von Berlin ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen neben Ermässigungen in den Sätzen für den Verkehr mit der Stadtbahn auch unwesentliche Erhöhungen in den Fahrpreisen für den Potsdamer und Anhalter Bahnhof eintreten.

Näheres ist schon jetzt im diesseitigen Verkehrsbüreau — Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59 — zu erfahren. (460)

Frankfurt a/M., den 1. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1890 tritt der I. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1889 in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Tarifänderungen ermässigte Beförderungspreise für den Verkehr von Alexandrowo, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Näheres ist bei den Fahrkarten-Ausgaben zu erfahren.

Bromberg, den 11. Februar 1890. (461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Namens der an den Rheinischen Personenverkehren betheiligten Verwaltungen bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass am 1. April d. J. neue Tarife erscheinen, durch welche in einigen Verkehrsbeziehungen Erhöhungen eintreten. Auf Wunsch ertheilen wir hierüber Auskunft.

Mainz, am 15. Februar 1890. (462)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

---

4. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Oeffentliche Ausschreibung von

A. 2 495 t 134 mm hohen Flussstahlschienen,
B. 557 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschen, Laschenbolzen, Unterlagsplatten, Hakennägeln und Unterlagsringen,
C. 55 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahn- und 337 Stück eichenen Weichenschwellen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine, Mittwoch, den 5. März d. J., 11 Uhr Vormittags, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 1 *M.* für A und B und 50 *₰* für C unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 18. Februar 1890. (463)
Materialienbüreau.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 130 Spiralfedern für Buffer und Zugapparate ist zu vergeben. Die Bedingungen und Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 25 *₰* pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Angebote, in welchen die zu bedingende Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 1. März d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 17. Februar 1890. (464)
Gr. Direktion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf der in unserem Amtsbezirk aufgekommenen Altmaterialien findet

Donnerstag, den 27. Februar 1890,
Vormittags 11 Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termin Preisangebote einzureichen sind.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 25 *₰* für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Februar 1890. (465)
Königl. Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 17. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Februar 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Bahnhof Saint-Lazare in Paris.

In Nr. 4 S. 29 des vor. Jahrg. d. Ztg. hatten wir die Aufmerksamkeit auf die Umgestaltung des Bahnhofes Saint-Lazare in Paris gelenkt, durch welche mit Rücksicht auf die Eigenartigkeit der dieselbe bedingenden örtlichen Verhältnisse, sowie mit Rücksicht auf die sorgfältige Anpassung an letztere bezüglich der Raumvertheilung und der Betriebseinrichtungen ein besonders lehrreiches Beispiel einer, für den vielgestaltigen Massenverkehr einer Millionenstadt bestimmten Bahnhofsanlage grossartigen Stiles geschaffen ist. Unsere Mittheilungen über dieselbe sollten zunächst nur in allgemeinen Umrissen das Gesammtbild dieser Schöpfung andeuten, welche für die, bei der Erfindung und Durcharbeitung der Pläne, sowie bei der Ausführung derselben betheiligt gewesenen, maassgebenden Persönlichkeiten ein wohlverdientes Ehrendenkmal geworden ist. Inzwischen sind in den Französischen Fachblättern noch mannigfache Einzelheiten über diese Anlage veröffentlicht, welche über den inneren Organismus derselben und über die Wirksamkeit einzelner Theile des letzteren weiteres erwünschtes Licht verbreiten, und wir möchten auch unsererseits nicht unterlassen, auf Grund dieser Quellen bezüglich einiger Punkte unsere früheren Angaben zu ergänzen.

Für den Fernverkehr des Bahnhofes Saint-Lazare kommen insbesondere die vier Hauptrichtungen zwischen Paris einerseits und le Havre, Cherbourg, Dieppe (über Pontoise) und Mantes (über Argenteuil) andererseits, einschliesslich verschiedener Abzweigungen von diesen Strecken, in Frage. In dem alten Bahnhofe war dieser Verkehr auf 3 Geleisgruppen, und zwar auf 4 Abfahrtsgeleise, 2 Ankunftsgeleise und 3 Nebengeleise, angewiesen, während demselben nunmehr 6 Abfahrtsgeleise, 3 Ankunftsgeleise und 5 Nebengeleise zur Verfügung stehen. Auf diesen Geleisen sind unter gewöhnlichen Verhältnissen durchschnittlich täglich 90 ankommende und abgehende Züge abzufertigen.

An verkehrsreichen Tagen sind die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes aber häufig erheblich grösser. Beispielsweise wird angegeben, dass am 13. August 1887 daselbst 71 Züge abgelassen und 45 Züge eingetroffen, im ganzen also 116 Züge abgefertigt sind. Diese Ziffern mögen vielleicht bereits während der Weltausstellung des vorigen Jahres überschritten sein; jedenfalls wird aber auch in der Folgezeit auf eine weitere Steigerung des Verkehrs zu rechnen sein.

Die abfahrenden Reisenden des Fernverkehrs gelangen in dem Empfangsgebäude zunächst durch drei grosse Oeffnungen in einen 60 m langen und 10 m breiten Vorraum des Erdgeschosses, wo Gepäckträger die Gepäckstücke auf dreirädrige Karren von bestimmtem Eigengewicht laden, letztere auf einer der in den Boden eingelassenen 4 Waagen wiegen und demnächst nach Aufklebung eines die Gewichtsangabe ent-

haltenden Zettels auf die einzelnen Stücke hinter der zum oberen Geschosse führenden Treppe aufstellen. Die Reisenden entnehmen inzwischen an einer der 4 grossen Fahrkartenausgaben, an welchen erforderlichenfalls 14 Schalter geöffnet werden können, ihre Fahrkarten, veranlassen die Aufgabe ihres Gepäcks an einer der 4 Abfertigungsstellen und begeben sich alsdann auf der bereits erwähnten Treppe in die, im oberen Geschosse befindlichen Warteräume. Wer das Ersteigen der Treppe vermeiden will, kann sich gegen eine geringe Entschädigung eines Aufzuges bedienen. Kranke finden in dem Vorraume Rollstühle, auf welchen sie zu dem Aufzuge gefahren werden können.

Im allgemeinen werden die Warteräume, welche unmittelbar an dem Kopfbahnsteige liegen, nur als Durchgang benutzt; dieselben sind daher verhältnissmässig klein und nur mit wenigen Möbeln ausgestattet. An der Thür des Wartesaals werden die Fahrkarten durch einen Beamten kontrolirt und durchlocht. Personen, welche Reisende bis zu den Zügen begleiten wollen, müssen besondere Karten entnehmen, welche zur Vermeidung von Irrungen in leicht sichtbarer Weise getragen werden sollen und bei dem Verlassen des Bahnhofes abgegeben werden müssen.

Ursprünglich war beabsichtigt, das Gepäck durch Aufzüge in das obere Geschoss befördern zu lassen. Bei näherer Prüfung der Verhältnisse wurde jedoch die Ueberzeugung gewonnen, dass auf diese Weise den Anforderungen in der Zeit des gesteigerten Personenverkehrs, namentlich in den Monaten Juli und August, in welchen eine grosse Auswanderung nach den Seebädern stattzufinden pflegt, nicht entsprochen werden könne. An Stelle der Aufzüge sind daher im Verhältnisse von 0,6 m auf 1 m Länge ansteigende Ebenen angeordnet, an deren unterem Ende im Erdgeschoss die erwähnten dreirädrigen Karren aufgestellt werden. Jede dieser Ebenen besitzt 3 Bahnen. Die Karren werden vermittelst einer durch Wasserkraft in Bewegung gesetzten Kette ohne Ende auf den beiden äusseren Bahnen aufwärts und auf der mittleren abwärts geführt. Vermittelst jeder Kette sollen binnen 30 Sekunden gleichzeitig 5 beladene Karren aufwärts zu befördern sein, während durch einen Aufzug angeblich innerhalb einer Minute nur ein solcher beladener Karren hätte gehoben werden können.

Für die ankommenden Reisenden des Fernverkehrs war in dem alten Bahnhofe die grosse Beengtheit des Raumes für die Gepäckausgabe ein unleidlicher und in der Zeit des gesteigerten Reiseverkehrs geradezu unerträglicher Uebelstand gewesen. Bei der Umgestaltung der Anlage ist es nunmehr ermöglicht, zu diesem Zwecke noch einen weiteren Raum zur Verfügung zu stellen, wodurch die, früher nur 800 qm umfassende Grundfläche der Gepäckausgabe auf 1 500 qm, also fast bis auf das Doppelte, vergrössert ist.

Der den Zwecken der Zollverwaltung dienende Raum umfasst über 500 qm und ist ebenfalls beinahe doppelt so gross als der frühere. Derselbe wird der Länge nach von einem 37 m langen Geleise durchschnitten, auf welchem 5 Wagen aufgestellt werden können.

Wenn man erwägt, dass in den beschränkten Räumen des alten Bahnhofes bei einer Grundfläche von etwa 2 000 qm beispielsweise im Jahre 1887 der Fernverkehr 1 623 460 abfahrende und 1 617 567 ankommende Reisende, im ganzen also 3 241 027 oder durchschnittlich täglich etwa 9 000 Personen umfasst hat und dass daselbst an manchen Tagen sogar über 21 000 Reisende ermittelt sind, so darf wohl erwartet werden, dass die Abwickelung eines auch erheblich grösseren Verkehrs in der Folgezeit keine Schwierigkeiten verursachen wird, nachdem der demselben zur Verfügung stehende Raum durch die geschickte Ausnutzung der doppelgeschossigen Anlage etwa um das 1½ fache der früheren Grundfläche, nämlich auf etwa 5 000 qm, vergrössert ist. —

Hinsichtlich des Vorort- und Weichbildverkehrs waren die Verkehrsrichtungen zwischen Paris einerseits und Auteuil, Gürtelbahn, Marsfeld, Versailles (rechtes Seineufer), l'Etang-la-Ville, Moulineaux, Saint-Germain und Argenteuil andererseits zu berücksichtigen. Bereits aus den Mittheilungen in Nr. 4 S. 29 des vor. Jahrg. d. Ztg. war zu entnehmen, dass behufs thunlichster Raumgewinnung für eine klare, leicht übersichtliche Gruppirung der für diese Verkehrsrichtungen erforderlichen Geleise und Bahnsteige auf eine möglichst weitgehende Beseitigung der Neben- bezw. Aufstellungsgeleise Bedacht genommen ist. Zu diesem Zwecke ist — abgesehen von der Auteuiler Linie, bei welcher mit Rücksicht auf anderweitige Umstände die Beibehaltung der ursprünglichen, auf einen eigentlichen Endbahnhof zugeschnittenen Betriebsweise nothwendig erschien — der Bahnhof Saint-Lazare gewissermaassen zu einer Durchgangsstation gemacht, indem nach dem bekannten Vorbilde Londoner Stationen die Züge in derselben Zusammensetzung auf demselben Geleise ein- und ausfahren, nachdem lediglich ein Wechsel der Lokomotiven erfolgt ist. Die Bildung der betreffenden Züge findet auf den Endstationen in Versailles, Saint-Germain, Auteuil und am Marsfelde statt.

Im Jahre 1887 war der Bahnhof Saint-Lazare bereits von 12 885 019 abfahrenden und 12 533 907 ankommenden, im ganzen also von 25 418 926 Personen und im Durchschnitt täglich von fast 70 000 Personen des Vorort- und Weichbildverkehrs benutzt. An manchen Tagen ist ein Verkehr von über 200 000 Personen, im vorigen Jahre sogar einmal ein solcher von 264 300 Personen bewältigt worden. Auf den nunmehr vorhandenen Geleisen werden im Durchschnitt täglich etwa 450, an verkehrsreichen Tagen jedoch vielleicht 800 ankommende und abfahrende Züge abzufertigen sein. Hiervon entfallen auf die, für den Auteuiler- und Marsfeldverkehr bestimmten 5 Geleise täglich in der Zeit von 6 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachts 210 Züge, also mehr als 2 Züge auf jedes Geleis in der Stunde. Um diesen Anforderungen zu entsprechen, sind im Durchschnitt täglich 650 Wagen im Betriebe, welche täglich etwa 5 Hin- und Rückfahrten zu machen haben. An verkehrsreichen Tagen werden über 1 000 Wagen gebraucht. —

Mit Rücksicht auf die vielverzweigten Bahnhofsgeleise, welche sich nach aussen hin in drei, der Richtung nach Auteuil und Versailles und der Richtung des Fernverkehrs entsprechende Gruppen vereinigen, ist durch ein umfassendes und wohlerwogenes System von Signaleinrichtungen und Weichenverriegelungen auf die thunlichste Sicherheit des Betriebes hingewirkt. Nach Lage der Verhältnisse ergab sich hierbei eine fast natürliche Eintheilung der inneren Geleise in drei grössere Weichen- und Signal-Stellbezirke, welche unter einander keine mechanische Verbindung erforderten, und die Anordnung eines vierten Stellwerkbezirks am Ende des Bahnhofes zur Sicherung der Betriebsbeziehungen zwischen den vorerwähnten drei Hauptverkehrsrichtungen. Dem am meisten belasteten Wärter des letztgenannten Bezirks liegt die Handhabung von 45 Signal- und Weichenhebeln ob. —

Während der alte Bahnhof eine bebaute Grundfläche von 90 625 qm besass, umfasst der neue eine solche von 109 554 qm; mit Rücksicht auf die doppelgeschossige Anlage stehen jedoch 143 639 qm für die eisenbahndienstlichen Zwecke zur Verfügung. K—e.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 16.)

V. Mehl.

Das V. Blatt bringt die Beförderung des Artikels Mehl zur Anschauung. Da statistische Nachweise über die Mehlproduktion nicht vorliegen, so gelangen wir sogleich zur Besprechung der Angaben über die Beförderung dieses Artikels auf den Eisenbahnen, den Deutschen Strömen, sowie über die Ein- und Ausfuhr in die bezw. aus den Deutschen Seeplätzen.

Bezüglich der Bahnbeförderung ergibt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme von 314 856 t = 13,9 %.

In welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches bezw. das Auslandes im Versand bezw. Empfang betheiligt sind, ist aus der nachstehenden Uebersicht zu entnehmen:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Versand				Empfang		
Verkehrsgebiete	Jahr	nach den eigenen Bezirken (Lokalverkehr) t	nach den übrigen Bezirken: des Deutschen Reiches t	nach den übrigen Bezirken: des Auslandes t	zusammen t	aus den Bezirken: des Deutschen Reiches (ausschl. Lokalverkehr) t	aus den Bezirken: des Auslandes t	zusammen (einschl. Lokalverkehr Spalte 3) t
Deutschland:								
I. Nordwestl.	1888	109304	143500	8860	261664	188340	20999	318643
	1887	102727	128033	6646	237406	173416	17877	294020
II. Süd-	1888	199408	171760	6247	377415	272057	22258	493723
	1887	183634	145975	6918	336527	236626	15625	435885
III. Nord-	1888	198906	437447	5880	642233	312180	4176	515262
	1887	176551	380641	4890	562082	270432	8041	455024
IV. Mittel-	1888	284380	163093	562	448035	204951	17150	506481
	1887	278936	154907	872	434715	176621	5485	461033
V. Ost-	1888	139720	183053	168	322941	121325	157062	418107
	1887	112013	145622	891	258526	98092	82793	292898
VI. Ausland	1888	—	221645	—	221645	21717	—	21717
	1887	—	129821	—	129821	20217	—	20217
Zusammen I—VI	1888	931718	1320498	21717	2273933	1120570	221645	2273933
	1887	853861	1084999	20217	1959077	975395	129821	1959077

In Prozenten des Gesammt-Versandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

	% Versand	% Empfang
I. Nordwestliches Deutschland	11,5	14,0
II. Süddeutschland	16,6	21,7
III. Norddeutschland	28,2	22,7
IV. Mitteldeutschland	19,8	22,3
V. Ostdeutschland	14,2	18,4
VI. Ausland	9,8	0,9
oder:		
1. in/aus den eigenen Bezirken	41,0	41,0
2. nach/aus den übrigen Bezirken		

	% Versand	% Empfang
a) des Deutschen Reiches	58,1	49,2
b) des Auslandes	0,9	9,8
davon kommen auf:		
Preussen	60,2	66,8
Sachsen	10,9	10,7
Bayern	6,7	9,3
Mecklenburg	2,8	0,7
Hessen	1,6	2,9
Baden*)	4,1	2,8
Württemberg	2,6	2,8
Elsass-Lothringen	1,3	3,1
das Ausland	9,8	0,9

*) Einschliesslich Ludwigshafen.

Von den Orten, bei welchen grössere Mengen im Versand angegeben sind, werden hervorzuheben sein:

a) im Versand:

Berlin	mit 74 188 t	Hildesheim	mit 18 852 t
Breslau	„ 53 303 „	Kiel	„ 16 488 „
Magdeburg	„ 47 130 „	Thorn	„ 16 482 „
Hameln	„ 35 655 „	Münster i/W.	„ 15 418 „
Duisburg	„ 32 844 „	Northeim	„ 15 157 „
Mannheim	„ 30 452 „	Ludwigshafen	„ 14 520 „
Posen	„ 27 249 „	Stettin	„ 13 147 „
Halle	„ 22 725 „	Dessau	„ 10 029 „
Neuss	„ 19 491 „		

b) im Empfang:

Berlin	mit 77 054 t	Altona-Ottensen	mit 14 929 t
Danzig	„ 51 467 „	Chemnitz	„ 13 4[illegible]4 „
Breslau	„ 28 654 „	Mülhausen i/Els.	„ 12 570 „
Hannover	„ 20 404 „	Königsberg i/Ostpr.	„ 11 126 „
Thorn	„ 17 126 „	Cassel	„ 10 037 „
Hamburg	„ 15 448 „		

Die Einfuhr (13 226 t) in den freien Verkehr des Zollgebietes, an welcher hauptsächlich Oesterreich-Ungarn mit 10 496 t betheiligt ist, zeigt eine Abnahme gegen das Vorjahr von 11 239 t = 80,5 %, während in der Ausfuhr aus dem freien Verkehr des Zollgebietes (155 610 t) eine Zunahme von 18 659 t = 11,9 % zu verzeichnen ist. Diese Ausfuhr brachte 24 181 t nach den Niederlanden, 23 020 t nach Grossbritannien, 17 763 t nach Norwegen, 17 342 t nach Schweden.

Ueber den Verkehr auf den Deutschen Strömen geben die nachfolgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass auf der Karte bezw. in der tabellarischen Uebersicht Gewichtsmengen nur von 2 000 t und darüber nachgewiesen sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

des Pregels	an 1 Station	im Eingang	8 106 t
der Passarge u. des Elbingstromes	„ 1 „	„ Durchgang	2 396 „
„ Weichsel	„ 2 Stationen	„ „	10 349 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ „	29 418 „
	„ 2 „	„ Ausgang	7 911 „
„ Elbe	„ 4 „	„ Eingang	138 381 „
	„ 8 „	„ Durchgang	226 916 „
	„ 4 „	„ Ausgang	66 043 „
„ Weser	„ 1 Station	„ Eingang	2 589 „
	„ 2 Stationen	„ Durchgang	8 955 „
des Rheins	„ 9 „	„ Eingang	76 587 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	68 829 „
	„ 5 Stationen	„ Ausgang	26 266 „
im Gebiete des Bodensees	„ 1 Station	„ „	8 224 „
der Donau	„ 1 „	„ Eingang	24 787 „
	„ 1 „	„ Durchgang	25 047 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 49 793 t

davon in Stettin 27 849 t, „ Lübeck 5 089 „, „ Hamburg 12 354 „, „ Geestemünde 2 356 „, „ Bremen 2 145 „

mit
16 141 t aus Deutschen Häfen,
15 548 „ „ Russland,
3 946 „ „ Norwegen,
10 „ „ Dänemark,
203 „ „ Belgien,
673 „ „ Oesterreich,
1 836 „ „ Italien,
5 572 „ „ Grossbritannien,
1 828 „ „ d. Verein. Staaten Nordamerikas,
362 „ „ Brasilien,
720 „ „ Argentinien,
357 „ „ Australien,
141 „ „ sonstigen fremden Ländern.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 260 132 t

davon in Pillau 22 034 t, „ Danzig 74 691 „, „ Stettin 56 838 „, „ Lübeck 2 559 „, „ Kiel 5 896 „, „ Altona 2 346 „, „ Hamburg 91 448 „, „ Bremen 4 320 „

mit
31 396 t nach Deutschen Häfen,
55 644 „ „ Dänemark,
18 182 „ „ Schweden,
18 444 „ „ Norwegen,
12 909 „ „ Belgien,
54 986 „ „ d. Niederlanden,
17 547 „ „ Frankreich,
46 136 „ „ Grossbritannien,
2 522 „ „ Spanien und Portugal,
920 „ „ Russland,
159 „ „ d. Verein. Staaten Nordamerikas,
1 249 „ „ sonstigen fremden Ländern.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Abgeordnetenhause.

Bei der ersten Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes, welche am 24. d. Mts. stattfand, fragte Abg. Dr. Sattler, ob die Interessenten den Grund und Boden für die Bahnen unentgeltlich hergeben müssten, ob sie dazu einen Staatszuschuss erhielten und ob sie noch einen baaren Zuschuss zu gewähren hätten. Ebensowenig wie dies sei aus der Vorlage zu ersehen, wie die Fisci unter einander abrechneten. Die in der Vorlage vorgeschlagenen Bauten verdienten Empfehlung.

Abg. Wüsten stimmte der Vorlage selbst zu. Bezüglich der den Interessenten zuzumuthenden Aufwendungen solle man aber vorsichtig sein; gegenwärtig verlange man nicht nur den Grund und Boden, sondern auch den Kies zur Aufschüttung der Bahnstrecke unentgeltlich. Es empfehle sich die Ueberweisung der Vorlage an die Budgetkommission.

Abg. Imwalle wies darauf hin, dass die Sekundärbahnen sich etwa mit 3% verzinsten, und meinte deshalb, dass man nicht besondere Leistungen von den Interessenten bei Herstellung solcher Bahnen fordern sollte. Dem Antrage auf Vorberathung des Gesetzentwurfs in der Budgetkommission schloss sich derselbe an.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, von Maybach, bemerkte gegenüber weiteren Wünschen nach Sekundärbahnen, dass seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen über 7000 km Eisenbahnen auf Staatsrechnung ausgeführt worden seien; die Eisenbahnverwaltung müsse aber auf die jedesmalige Lage der Finanzen Rücksicht nehmen. Die Einnahme der Eisenbahnverwaltung werde auf Grund gesetzlicher Bestimmung zum Theil zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben benutzt, und es werde nicht gelingen, dieses Verhältniss zu beseitigen. Den ausserordentlichen Mitteln für die Staatseisenbahnen seit dem Jahre 1880 in der Höhe von 995 Millionen Mark ständen Aktivtitel in der Höhe von 990 Millionen Mark gegenüber; ziehe man daneben die aus laufenden Mitteln bewerkstelligten Meliorationen in Betracht, so verschwinde die Differenz zwischen der Vermehrung der Anleihe und den Aktivtiteln ganz. Ob die Mittel aus der Anleihe genommen würden oder unter den einmaligen Ausgaben des Etats ständen, sei vollständig gleichgültig; denn die Eisenbahnverwaltung werde unter allen Umständen belastet und ihre Kapitalschuld entsprechend vermehrt. Alle neuen Bahnforderungen würden eingehend geprüft werden. Die einzelnen Provinzen würden nicht ungleichmässig behandelt, wenn es auch nicht möglich sei, sie alle in jedem Jahre in gleicher Weise zu bedenken. Die Interessenten seien zur Hergabe des Grund und Bodens veranlasst worden, aber immer habe eine Prüfung stattgefunden, ob sie leistungsfähig seien und welche Aussichten die Bahn haben würde. Wo das erforderlich gewesen, sei von Staatswegen ein Zuschuss zu den Grunderwerbskosten gewährt worden. Die Vorlage möge mit Wohlwollen beurtheilt und vom Hause angenommen werden.

Die Abgg. Lotichius, Schnatsmeier, Lucius, Sombart, von Christen und Spangenberg wünschten den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in den Kreisen, welche sie vertreten.

Abg. Sombart wünschte eine Verbindung von Stralsund nach Mecklenburg zur Aufschliessung Neuvorpommerns, Abg. von Christen eine solche zwischen Eschwege und Treffurt.

Abg. Bachem bezeichnete als Aufgabe der Eisenbahnen die Herbeiführung einer Decentralisation der Fabrikstätten. Unsere soziale Noth rühre lediglich von dem Anwachsen der grossen Städte und der Koncentration der Industrie in denselben her. Die Ablenkung der Industrie nach dem Lande hin würde in pekuniärer, sittlicher und gesundheitlicher Beziehung grosse Vortheile für die Arbeiter bringen. Die Eisenbahnverwaltung sollte durch Vermehrung der Eisenbahnen in der Umgebung der grossen Städte es den Arbeitern ermöglichen, auf dem Lande zu wohnen. Speziell die Verhältnisse in Köln auf dem linken Rheinufer liessen in dieser Beziehung zu wünschen übrig.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach erklärte sich mit der Tendenz dieser Bemerkungen einverstanden. Er habe nach Möglichkeit dafür gesorgt, dass die Arbeiter möglichst jeden Tag zu ihrer Familie zurückkehren könnten. Es seien Arbeiterzüge eingerichtet, und es werde noch mehr in dieser Richtung gethan werden. Köln sei Festung und die Eisenbahnverwaltung sei deshalb in Bezug auf die Ausführung von Bahnlinien in der Nähe von Köln nicht ganz unabhängig. Man werde wohl dazu kommen, dort Dampfstrassenbahnen anzulegen, welche der Privatindustrie überlassen werden könnten.

Abg. Rickert erklärte, auch als Gegner der Verstaatlichung der Eisenbahnen anerkennen zu müssen, dass der Minister geleistet habe, was ein Mensch überhaupt zu leisten imstande sei. Er billige die Grundsätze des Ministers und werde ihn bei Durchführung derselben unterstützen. Bezüglich der Linie Hagenow-Oldesloe sei zu bedauern, dass sie über Ratzeburg statt über Mölln gehen solle.

Im ferneren Verlaufe der Berathung wurde von verschiedenen Mitgliedern des Hauses an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten noch eine Reihe von Wünschen meist lokaler Natur gerichtet, die indess ihrer Spezialität wegen vom Regierungstisch eine sofortige besondere Beantwortung nicht erfuhren. Die Vorlage wurde demnächst an die Budgetkommission verwiesen, ebenso (ohne Debatte) der Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat.

Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes.

In den Anlagen zu dem Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes, wird die Gewährung eines weiteren Zuschusses zu den Grunderwerbskosten: a) der Eisenbahn von Prüm nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung nach Malmedy, b) der Eisenbahn von Ahrweiler nach Adenau, in folgendem begründet: „Durch das Gesetz vom 21. Mai 1883 ist der ursprünglich auf 343000 ℳ festgesetzte Staatszuschuss zu den auf 686000 ℳ veranschlagten Kosten des Grunderwerbs, für eine Eisenbahn von Prüm über St. Vith nach Rothe Erde mit Abzweigung von Faimonville oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Malmedy, auf 500000 ℳ erhöht worden. In der Begründung des Gesetzes ist ausgeführt worden, dass die allein in Frage kommenden Kreise Montjoie und Malmedy nicht im Stande seien, die nach Abrechnung der Beiträge aus anderen Kreisen sich noch auf 233530 ℳ belaufende Grunderwerbslast zu tragen, und dass eine Erhöhung des Staatszuschusses um 157000 ℳ, mitbin eine Verminderung der Grunderwerbslast auf 76530 ℳ erforderlich sei, um den Kreisen die Uebernahme derselben zu ermöglichen. Nach den von den genannten beiden Kreisen unter sich und mit den übrigen betheiligten Kreisen und Gemeinden geschlossenen Verträgen über die Regelung der Grunderwerbslast und die Vertheilung des Staatszuschusses hätte bei anschlagsmässigem Verlaufe des Grunderwerbsgeschäftes der Kreis Montjoie 32146 ℳ und der Kreis Malmedy 44384 ℳ aus eigenen Mitteln zu decken gehabt. Nach diesen Verträgen haben die Gemeinden Walheim, Cornelimünster und Raeren den auf 148670 ℳ veranschlagten Grunderwerb innerhalb ihrer Bezirke gegen Zuscheidung bestimmter Theile des Staatszuschusses auf eigene Rechnung übernommen und innerhalb des Kostenanschlages durchgeführt. In sämmtlichen übrigen Gemeinden der Kreise Aachen (Landkreis), Prüm, Montjoie und Malmedy dagegen ist der Grunderwerb für Rechnung der beiden letztgenannten Kreise unter Aufwendung des Betrages von 1009996 ℳ erfolgt, welcher den Kostenanschlag um 472666 ℳ überschreitet. Ausserdem steht aber den Kreisen Montjoie und Malmedy noch der Betrag von 15800 ℳ zu Last, um welchen die Beiträge Dritter geringer ausgefallen sind, als in der Begründung des Gesetzes vom 21. Mai 1883 angenommen war. Nach Maassgabe der von den Kreisen abgeschlossenen Verträge bleiben nach Abzug des Staatszuschusses und der Beiträge Dritter dem Kreise Montjoie noch 91848 ℳ (59702 ℳ über den Anschlag) und dem Kreise Malmedy noch 473148 ℳ (428764 ℳ über den Anschlag) zu decken. Dass die Kosten des von interessirten Kreisen und Gemeinden bewirkten Grunderwerbs den Anschlag erheblich überschreiten, hat seinen Grund theils in einer unzureichenden Schätzung durch die hierzu herangezogenen ortskundigen Sachverständigen, theils in nachträglich erforderlich gewordenen Aenderungen der Bahnlinie. — Auch bei dem durch den Kreis Adenau bewirkten Grunderwerb für die durch Gesetz vom 15. Mai 1882 genehmigte Eisenbahn von Ahrweiler nach Adenau hat aus ähnlichen Gründen eine bedeutende Ueberschreitung des Kostenanschlages stattgefunden. Die auf 360000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten belaufen sich nach dem gegenwärtigen Stande der Abrechnung, welche eine wesentliche Aenderung voraussichtlich nicht erfahren wird, in Wirklichkeit auf 563537,94 ℳ. In der Begründung des Gesetzes vom 15. Mai 1882 ist die von den Interessenten zu übernehmende Grunderwerbslast mit Rücksicht auf deren geringe Leistungsfähigkeit und weil der Kreis Adenau fast die ganze Last allein zu tragen hatte, auf 120000 ℳ gleich einem Drittel des Anschlages bemessen. Infolge eines Beschlusses des Abgeordnetenhauses ist dieser Betrag jedoch auf 60000 ℳ ermässigt und demgemäss der Staatszuschuss durch das Gesetz auf 300000 ℳ festgesetzt. Die dem Kreise Adenau erwachsene Mehrlast beläuft sich auf 203537,94 ℳ. Nach dem übereinstimmenden Urtheile der Provinzialbehörden sind die Kreise Montjoie, Malmedy und Adenau ausser stande, diese Mehrlasten zu tragen, zumal alle drei im Nothstandsgebiete der Eifel gelegenen Kreise unter wiederholten Missernten und Wolkenbrüchen zu leiden gehabt haben, welche zur Vorbeugung von Nothständen die vorübergehende Gewährung von Frachtermässi-

gungen für Kartoffeln und Saatgetreide erforderlich machten. In Anerkennung der Nothlage der Kreise hat der Provinzialausschuss der Rheinprovinz beschlossen, den Kreisen Montjoie, Malmedy und Adenau in Höhe derjenigen Beträge, welche ihnen nach staatsseitiger Uebernahme des Unterschiedes zwischen den verausgabten und den veranschlagten Grunderwerbskosten noch zur Last bleiben, Darlehen zu ermässigten Zinsen zu gewähren. Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll die Staatsregierung ermächtigt werden, zu den Grunderwerbskosten der Eisenbahn von Prüm über St. Vith nach Rothe Erde einen weiteren Beitrag von 488 466 ℳ (und zwar 59 702 ℳ zu Gunsten des Kreises Montjoie und 428 764 ℳ zu Gunsten des Kreises Malmedy) zu verwenden, sowie den Staatszuschuss zu den Grunderwerbskosten für die Eisenbahn von Adenau nach Ahrweiler um weitere 204 000 ℳ zu Gunsten des Kreises Adenau zu erhöhen. Bei Zahlung dieser Beträge soll die Rückgake der über den Bedarf erworbenen Trennstücke den Kreisen Montjoie, Malmedy und Adenau gegenüber ausgeschlossen werden und die etwaige Veräusserung dieser Trennstücke für Rechnung der Staatskasse erfolgen."

Sittard-Herzogenrath: Vorarbeiten.

Dem Ingenieur Sarolea zu Heerlen in Holland ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für den auf Preussisches Staatsgebiet fallenden Theil einer Eisenbahn von Sittard nach Herzogenrath ertheilt worden.

Sachsen: Aus dem Landtag. Bahnbauten.

Die Zweite Kammer genehmigte auf Antrag der Finanzdeputation ohne erhebliche Debatte einstimmig die Ausführung der von der Staatsregierung vorgeschlagenen Eisenbahnlinien 1. Gera-Pforten-Wolfsgefärth (5,2 km), 2. Falkenstein-Muldenberg (10,39 km), 3. Taubenheim-Beiersdorf-Dürrhennersdorf (12,5 km schmalspurig), 4. Hohenfichte-Eppendorf (9,1 km schmalspurig), 5. Oschatz-Strehla (11,50 km schmalspurig) und 6. Wolkenstein-Jöhstadt (24,22 km). (Siehe weitere Notizen über diese projektirten Bahnlinien in Nr. 98 S. 976 Jahrg. 1889 d. Ztg.)

Main-Neckarbahn im Jahre 1888.

Im Jahre 1888 sind Verkehr und Einnahme wiederum gestiegen, mit Ausnahme der Militärtransporte. Der Gepäcktransport, welcher in den letzten Jahren allmählich abgenommen, hat sich im Berichtsjahre wieder gehoben.

Befördert wurden im Jahre 1888 3 286 563 Civilpersonen (gegen 3 099 530 im Jahre 1887), 5 469 (5 117) t Gepäck, 743 (701) t Expressgut und 1 077 698 (1 050 519) t Eil- und Frachtgut. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 2 429 947 (2 351 247) ℳ. An Gepäckfracht einschl. Lagergeld usw. wurden 168 291 (167 993) ℳ, aus dem Expressgut-Transporte 27 826 (26 279) ℳ, aus dem Viehverkehre 72 936 (65 952) ℳ und aus dem Eil- und Frachtgut-, sowie Leichen- und Equipagentransporte 2 882 881 (2 753 267) ℳ vereinnahmt. Die Beförderung von Sonderzügen ergab eine Einnahme von 4 010 (3 162) ℳ, ausserdem wurden für die Beförderung von Postgut 50 498 (48 312) ℳ und für Militärtransporte 97 844 (107 019) ℳ eingenommen. Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 5 734 233 (5 523 231) ℳ = + 3,8 %.

Der Verkehr der Schwetzinger Zweigbahn belief sich auf 83 967 Personen und 250 889 t Güter, welche in den obigen Zahlen mit enthalten sind.

Die Gesammteinnahmen, einschl. eines Vortrages aus dem Vorjahre, betrugen 6 287 042 ℳ, denen eine Gesammtausgabe von 3 579 350 ℳ gegenübersteht, und ergaben somit die Betriebsausgaben 56,93 % der Roheinnahme (gegen 55,93 % in 1887 und 59,29 % in 1886). Nach Abzug der Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen, die Betriebsleitung der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt usw. mit 168 088 ℳ ergibt sich eine Betriebsausgabe von 3 411 262 ℳ. Hiervon entfallen auf die Centralverwaltung 294 545 ℳ oder 8,64 %, auf die Bahnverwaltung 669 031 ℳ oder 19,61 % und auf die Transportverwaltung 2 440 686 ℳ oder 71,75 %.

Von dem Reinertrage von 2 707 692 ℳ wurden 57 115 ℳ in die Rechnung des folgenden Jahres vorgetragen und der Rest mit 2 650 577 ℳ an die Staatskassen der betheiligten Staaten Preussen, Hessen und Baden abgeliefert.

Das Baukapital der Bahn betrug im Jahre 1888 im Durchschnitt 23 048 495 ℳ und hat sich durch den vorgenannten Ueberschuss mit 11,50 (11,10) % verzinst.

Im Jahre 1888 erfolgte eine grosse Veränderung durch die Vollendung und Eröffnung der neuen Centralbahnhöfe in Frankfurt a/M. Am 1. Januar 1888 wurde der neue Staatsgüter-Bahnhof in Betrieb genommen und zugleich die alten Westbahnhöfe für den Verkehr der Güterzüge geschlossen. Der Personenverkehr und die Abfertigung der mit den Personenzügen beförderten Transporte als Eilgut, Vieh, Equipagen und Leichen verblieb in den Bahnhöfen bis zum 17. August. Am 18. August wurde auch der neue Haupt-Personenbahnhof dem Betriebe übergeben, an welchem Tage die bisherige Strecke der Main-Neckarbahn Frankfurt-Louisa ausser Betrieb gesetzt und der Königlich Preussischen Regierung zur freien Verwendung übergeben wurde. Die Main-Neckarbahn erhielt dagegen die Mitbenutzung der neuen Strecken von Station Louisa einerseits in den neuen Personenbahnhof, andererseits in den neuen Güter- und Rangirbahnhof und die Mitbenutzung dieser Bahnhöfe selbst nach Maassgabe des hierüber abgeschlossenen Staatsvertrages.

Württemberg: Die Gewährung von Ruhetagen ohne Lohnabzug an die beim Eisenbahnbetrieb beschäftigten ständigen Arbeiter.

Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat verfügt, dass den ständigen Hilfswärtern und den übrigen beim Eisenbahnbetrieb beschäftigten Arbeitern, mit Ausnahme derjenigen, welche gegen Stücklohn beschäftigt oder wie die Gepäckträger auf vom Publikum zu zahlende Gebühren angewiesen sind, regelmässige Ruhetage ohne Lohnabzug zu gewähren sind, wenn sie auch an Sonn- und Festtagen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Eisenbahndienstes regelmässig zur Dienstleitung herangezogen werden.

In Ausführung dieser Verfügung ist von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen angeordnet worden, dass 1. den ständigen, ausschliesslich im Wärterdienst beschäftigten Hilfswärtern, mit Ausnahme derjenigen, welche an Sonn- und Festtagen nicht regelmässig zur Dienstleistung herangezogen werden, sowie derjenigen, für welche auf den Bahnstrecken mit ununterbrochenem Fahrdienst nach den Normen über das Maass der Dienstleistungen diensteintheilungsgemäss bereits dienstfreie Tage festgesetzt sind, im Monat zwei Ruhetage, 2. den im vollen Dienst beschäftigten Barrierenwärterinnen im Monat ein Ruhetag, 3. sämmtlichen im Stationsdienst beschäftigten, den Lohn aus der Eisenbahnkasse beziehenden ständigen Arbeitern, sofern sie an Sonn- und Festtagen regelmässig zur Dienstleistung herangezogen werden, im Monat ein Ruhetag je ohne Lohnabzug gewährt werden. Soweit thunlich, sind die Ruhetage auf die Sonn- und Feiertage zu legen; falls auf einzelnen Stationen die Gewährung eines vollen Ruhetags nicht angängig ist, kann die Befreiung vom Dienst ausnahmsweise auf zwei halbe Tage vertheilt werden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Berichtigung. Das Rundschreiben vom 8. d. Mts. Nr. 535 — siehe Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten in Nr. 14 S. 154 d. Ztg. — ist nicht, wie daselbst angegeben, an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, sondern an diese (mit Ausnahme der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen) gerichtet und abgesandt worden.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. März d. J. gelangt der 4. Nachtrag zu der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes zur Ausgabe, welcher Aenderungen der Steuer- usw. Vorschriften im Verkehre mit Frankreich, Stettin und Russland enthält.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Versammlung vom 11. Februar 1890 gedachte der Vorsitzende, Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, des plötzlichen Hinscheidens des Vereinsmitgliedes Geh. Ober-Baurath Grüttefien.

Der Kommandeur des Eisenbahnregiments, Herr Oberst Knappe, hielt hierauf den angekündigten Vortrag über die K. K. Bosnabahn in ihrer Entwickelung von 1879 bis 1889. Die Bahn verdankt ihre Entstehung dem Einmarsch der Oesterreichischen Truppen in Bosnien. Bei den grundlosen Wegen, dem anhaltenden Regenwetter, welches schliesslich zu grossen Ueberschwemmungen im ganzen Flussgebiete der Save führte, wurde es ausserordentlich schwer, die zum schnellen Vormarsch der Truppen erforderlichen Heeresbedürfnisse mit Gespannen zu befördern. Im Juli war die Grenze überschritten und im September 1878 wurde bereits mit dem Bau einer Bahn begonnen, welche zunächst 145 km lang von Brood an der Save ausgehend, eine hohe Wasserscheide überschreitend, in das Bosnathal führen und in zwei Monaten betriebsfähig sein sollte. In der Zeit wurde allerdings der Bau nicht vollendet, es dauerte bis April 1879 ehe die 145 km benutzbar waren, aber auch das ist bei dem ausgeprägten Gebirgscharakter der Linienführung eine höchst beachtenswerthe Leistung. Die Bahn hat eine Spurweite von 0,76 m erhalten, weil die mit dem Bau betraute Generalunternehmung Hügel & Sager zufällig im Besitze einer grösseren

Anzahl von Lokomotiven und Wagen dieser Spurweite war. Da vor allen Dingen ein schnelles Vortreiben des Geleises geschehen musste, so konnte über die Wahl eines passenden Schienenprofils nicht lange berathen werden. Man musste verwenden, was gerade vorräthig war und so ist es gekommen, dass 8 verschiedene Profile von Eisen und Stahlschienen im Gewichte von 9,8—17,8 kg pro lfd. Meter mit Höhe von 66—96 mm eingebaut wurden. Neigungen bis 1 : 51 und Kurven von 32 m Halbmesser mussten angewendet werden. Da nach dem Bau der ersten 145 km der angenommene strategisch wichtige Zielpunkt noch nicht erreicht war, so war eine weitere Verlängerung nöthig. Im Juli 1879 wurde dieser Punkt — Station Zenica — erreicht und der Betrieb Brood-Zenica eröffnet. In 9 Monaten waren 190 km Geleise gebaut, gegen 900 000 cbm Boden und Felsen bewegt, 870 Brücken und Durchlässe, darunter 4 Brücken über die Bosna, gebaut. Bald nach der Betriebseröffnung wurde die ursprünglich als Schleppbahn gedachte Bahn dem öffentlichen Verkehre freigegeben und damit der Charakter der Bahn vollständig geändert. Die Linie wurde bis zur Provinzialhauptstadt Serajevo verlängert, Anschlusslinien erschlossen die Seitenthäler, so dass gegenwärtig die Gesammtlänge der Bosnabahn sich auf 262 km beläuft. Die Verwaltung liess es sich angelegen sein, die Linienführung zu verbessern, den Oberbau zu vervollkommnen und namentlich auch das rollende Material in einem Grade leistungsfähig zu machen, wie dieses wohl noch auf keiner anderen Bahn von so geringer Spurweite erreicht worden ist. Damit hielt auch die Verbesserung des Fahrplans gleichen Schritt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge konnte von 12 auf 24 km pro Stunde erhöht werden. Die Tragfähigkeit der Güterwagen stieg in der Dauer des nunmehr 10jährigen Betriebes von 2 t auf 10 t. Der neue dreiachsige Güterwagen der schmalen Bosnabahn trägt also so viel wie der gewöhnliche zweiachsige Güterwagen der normalspurigen Hauptbahnen. Die Zunahme des Verkehrs ist bedeutend. 1879 wurden 87 000, 1888 schon 188 000 Personen befördert. In demselben Zeitraum stieg die Güterbewegung von 6 200 t auf 85 000 t. Die Einnahmen sind von 42 000 fl. (1879) auf 348 000 fl. (1888) gewachsen, während die Betriebsausgaben nach Verhältniss fortgesetzt herabgegangen sind. Diese vorzügliche Entwickelung verdankt die Bahn in erster Linie der Leitung ihres Direktors, des Obersten Tomaschek.

Hierauf wurde die in der vorigen Sitzung begonnene Besprechung des vom Herrn Civilingenieur Lentz im Dezember 1889 gehaltenen Vortrages über ankerlose Lokomotivkessel fortgesetzt. Herr Kommerzienrath Kaselowsky eröffnete die Besprechung unter Hinweis auf die von ihm bereits im Jahre 1875 bekannt gegebene und empfohlene Bauart einer Feuerbüchse für Röhrenkessel ohne Stehbolzen. Nach diesem Muster seien 34 Lokomotiven der Donetzer Kohlenbahnen und 2 der Bahn Moskau-Rjäsan gebaut und hätten sich gut bewährt. Insbesondere habe auf der Decke der runden Feuerbüchse sich kein Kesselstein abgelagert. Die Ausdehnungsbewegung habe den Kesselstein zum Abblättern gebracht. Denselben Erfolg glaube er sich bei der gewellten Form der von Lentz empfohlenen Feuerbüchse versprechen zu können, nur könne er nicht anerkennen, dass die röhrenförmige Feuerbüchse keine Spannungen erlitte. Diese seien auch vorhanden, wenn auch im geringen Maasse. Gegen die Kesselformen von Bock und Verderber lasse sich einwenden, dass die strahlende Wärme nicht zur Wirkung gelange, vielmehr von der Chamotteausfütterung aufgesaugt würde. Herr Geh. Ober-Baurath Stambke betont die ausserordentliche Leistungsfähigkeit des gegenwärtigen Lokomotivkessels. In seinen Abmessungen durch die bestehende Spurweite begrenzt, leistet er auf 8 qm Geleisfläche gegen 550 effektive Pferdekräfte. Die von Herrn Lentz empfohlene Bauart müsse dasselbe leisten, wie die jetzige, wenn sie in Wettbewerb treten wolle, denn bei den Anforderungen des Betriebes sei kein Kilogramm Dampf entbehrlich. Die Verbrennung in der gewellten Feuerbüchse könne nicht so vollkommen sein, als in dem von Bock und Verderber angewendeten Chamottekasten, die Verbrennungskammer am Ende der gewellten Feuerbüchse erscheine daher als ein nothwendiger Zubehör, bedinge damit aber auch eine lange Kesselform und mittelbar einen weiten Radstand. Im übrigen gehe Probiren über Studiren, er habe keine Veranlassung, von einer Probe mit dem Lentz'schen Kessel abzurathen. Nachdem noch Herr Knaudt bemerkt, dass Herr Direktor Pohlmeyer bereits an einer Lokomotive erprobt habe, dass eine runde Feuerbüchse eine eckige voll ersetzen könne, wird die Besprechung geschlossen.

In üblicher Abstimmung wurden in den Verein als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen: Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Jul. Fischer und Major v. Keiser.

Aus Mexiko.

Die „Interoceanic" Eisenbahngesellschaft.

Von dieser Englischen Gesellschaft, welche in London (Dashwood House, 9 New Road Street) unter der Gesammtbezeichnung: „The Interoceanic Railway Co., Acapulco to Vera-Cruz, Limited, of London" ihren Sitz hat, sind alle von der Mexikanischen Regierung dem Senor Alfin Sanchez bewilligten Konzessionen angekauft. Diese erstrecken sich auf den Bau einer Strecke von Acapulco am Stillen bis Vera Cruz am Atlantischen Meer unter Berührung der Städte Chilpancingo, Tixtla, Chictla, Izucar de Matamoras, Atlixco, Choluta, Pueblo, San Marcos (Station der Mexikanischen Eisenbahn), Vireyes, Perote und Jalapa, von welcher bereits 512 Meilen fertig gebaut und 109 Meilen im Betrieb sind.

Von Pueblo geht als Zweiglinie eine bereits voll im Betriebe stehende, 130 Meilen lange Strecke nach der Hauptstadt Mexiko über San Martin, Texmetucan, Calpulalcam, Isola und Texococo; ferner geht eine Linie von Mexiko niederwärts über Cuanta Moreles nach Yautepac, Tlaltizapum, Jojutla und Amacusac in der Länge von 143 Meilen, wovon 117 Meilen bereits fertig gebaut und 114 Meilen von Mexiko bis Tlaltizapum im Betrieb sind.

Die Hauptstrecken gehen von Antigua nach Huatusco, 47 Meilen, von Vireyes nach San Juan de los Llanos, 7 Meilen, weiterzuführen von Tlatlauquitepec und Teziutlan, 40 Meilen, von San Lorenzo nach San Nicolas, 14 Meilen, fortzuführen nach „La Luz" und Soltepec an der Mexikanischen Eisenbahn, 6 Meilen, von Scopayuca nach Pachuca, 34 Meilen, von Chietla nach Cuant la Morelos, 42 Meilen, und von Yautepac nach Cuernavaca, 17 Meilen. Die Gesammtlänge der Hauptstrecke ist 784 Meilen, die der Zweigstrecken 206 Meilen, zusammen 990 Meilen (1 594 km).

Von den Hauptstrecken sind 400 Meilen im Bau beendigt und 352 Meilen davon im Betriebe, von den Abzweigungen aber nur 28 Meilen fertig gebaut und 21 Meilen im Betrieb. Die Spurweite beträgt 3'; die verwendeten Stahlschienen wiegen 40,3 Pfund. Generalbaudirektor ist Delfin Sanchez.

Bücherschau.

Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens. Deutsch und Italienisch. I. Der Personen- und Güterdienst nebst alphabetischem Waarenverzeichniss von Paul Hirche, Regierungsrath, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin. Wiesbaden, J. F. Bergmann, 1890. Preis 6 ℳ.

Es ist eine zweifellose Thatsache, dass auch die besten und umfassendsten der vorhandenen allgemeinen Wörterbücher sich als unzureichend erweisen, wenn man den Versuch macht, aus denselben Belehrung über die Fachausdrücke des Eisenbahnwesens zu schöpfen. Jeder, der sich mit den bezüglichen fremdsprachigen Erzeugnissen des Büchermarktes und der Tagespresse beschäftigt oder Veranlassung zu schriftlichen oder mündlichen Erörterungen über das Eisenbahnwesen in fremder Sprache hat, wird in dieser Beziehung oft recht unliebsame Schwierigkeiten bei der Benutzung der bezeichneten Wörterbücher gefunden haben. Insofern es sich hierbei um Uebertragungen aus der fremden Sprache in die eigene handelt, werden diese Schwierigkeiten bei gründlicher Beherrschung des Fachgebietes sich allerdings in etwas milderer Form geltend machen, da aus dem Zusammenhange der betreffenden Darstellung die richtige Bedeutung gewisser Ausdrücke unter Umständen wohl errathen werden kann. Bedenklichen Missverständnissen sind aber nicht selten auch verhältnissmässig genaue Kenner einer fremden Sprache bei der Wahl von Fachausdrücken der letzteren ausgesetzt.

Zur Vermeidung bezw. Abschwächung der angedeuteten Unzuträglichkeiten ist das Bedürfniss besonderer Fach-Wörterbücher für das Eisenbahnwesen bald ein sehr dringliches geworden; leider sind jedoch nur wenige derselben als solche bekannt, welche den wünschenswerthen Anforderungen entsprechen. Die Erklärung hierfür wird wohl meistens darin zu finden sein, dass den Bearbeitern die erforderliche vertiefte und umfassende Kenntniss des Eisenbahnwesens der betreffenden Länder gefehlt hat. Nach Lage der Verhältnisse kann in der That ja auch kaum beansprucht werden, dass gründliche Fachkenner sich der überaus mühevollen Bearbeitung eines Wörterbuches widmen, da dieselben in der Regel gerade durch ihre Fachbeschäftigung in hohem Maasse belastet zu sein pflegen. Um so dankbarer muss es daher aber anerkannt werden, wenn von derartig berufener Seite ein solcher Akt der Aufopferungsfähigkeit geleistet wird.

Der als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin angehörende Herr Regierungsrath Paul Hirche darf für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, die Fachlitteratur um ein solches besonderes Wörterbuch bereichert

zu haben, bei welchem das Gelingen durch die langjährige Thätigkeit des Herrn Verfassers in höheren Stellungen der Eisenbahnverwaltung gewissermaassen von vornherein gewährleistet war. Bereits im Jahre 1886 hatten wir die erfreuliche Veranlassung, auf die damals schon in zweiter Auflage erschienene, von demselben Verfasser für die Deutsche und Französische Sprache bearbeitete systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens aufmerksam zu machen (vergl. Nr. 35 S. 424 Jahrg. 1886 d. Ztg.). Inzwischen ist nunmehr auch eine solche nach gleichen Gesichtspunkten behandelte Sammlung für die Deutsche und Italienische Sprache der Oeffentlichkeit übergeben, und es darf wohl erwartet werden, dass letzteres Werk in den Kreisen der Verkehrswelt im weitesten Sinne des Wortes mit gleichem Wohlwollen begrüsst werden wird, wie das erstere, welches u. a. bei dem Deutschen Reichs-Eisenbahnamte, bei den Preussischen Eisenbahnbehörden, bei der Preussischen Zoll- und Steuerverwaltung, bei den meisten in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und des Internationalen Verbandes im amtlichen Gebrauche verwerthet wird.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien sind, namentlich seit der Eröffnung der Gotthardbahn, in ersichtlicher Zunahme begriffen. Wer neuerdings Italien bereist hat, wird hierauf in sehr deutlicher Weise durch zahlreiche Deutsche Güterwagen in den Zügen und auf den Stationen aufmerksam geworden sein, und es liegt in der Natur der Verhältnisse, dass von beiden Seiten das Uebergreifen in das Verkehrsgebiet des anderen Landes sich lebhafter und umfassender gestalten wird. In engem Zusammenhange hiermit steht das Bedürfniss einer intimeren Bekanntschaft mit der Verkehrs- bezw. Eisenbahnsprache der beiden Länder, und dieses Bedürfniss wird durch das in Rede stehende Wörterbuch in trefflicher Weise unterstützt.

Bei der Anordnung des Stoffes hat der Herr Verfasser die in der Deutsch-Französischen Ausgabe gewählte und seither als bewährt erkannte Gruppirung beibehalten. Als besonders eigenartig fällt hierbei der sogenannte „systematische Theil" auf, in welchem an gewisse, nach bestimmten Grundsätzen und in logischem Zusammenhange geordnete Stichworte mit letzteren in natürlicher Verbindung stehende Worte und Ausdrücke unmittelbar angeschlossen sind. Dieser Abschnitt gleicht demgemäss einem encyklopädischen Skelette des Eisenbahnwesens und erleichtert bei der Beschäftigung mit einem bestimmten Theile desselben das Aufsuchen der betreffenden Ausdrücke. Zur schnellen Auffindung der hiernach also nicht alphabetisch geordneten Stichworte dient im übrigen ein alphabetisches Register derselben. Den zweiten Hauptabschnitt bildet ein alphabetisches Waarenverzeichniss. Ein Vergleich der Deutsch-Französischen und der Deutsch-Italienischen Sammlung ergibt, dass die letztere vielfach verbessert und durch neue Ausdrücke bereichert ist; dieselbe enthält daher etwa 20 Seiten mehr als jene.

Gern wünschen wir dem dankenswerthen Buche den äusseren Erfolg, auf welchen es seinem Inhalte nach, sowie auch mit Rücksicht auf die demselben gewidmete Mühe und Sorgfalt wohl Anspruch erheben darf. K—e.

Verschiedenes.

Serbische Bahnen.

Der Minister für Volkswirthschaft wird (nach Mittheilung aus Belgrad vom 14. Februar d. J.) in der Skupschtina eine Gesetzesvorlage einbringen, betr. den Bau einer neuen Eisenbahn von Tschupria nach den Kohlenwerken von Senja in einer Länge von 20 bis 25 km und mit einem Kostenaufwande von 700 000 Dinars, welche die Skupschtina zu votiren haben wird. (Nach einer weiteren Mittheilung wäre die Gesetzesvorlage bereits genehmigt worden.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Am 1. März 1890 wird die Verbindungslinie Wien Oe. N. W. B.-Donau-Uferbahn eröffnet.

Dieselbe dient lediglich dem Güterverkehr und bildet eine direkte Schienenverbindung des Wiener Nordwestbahnhofes mit der Donau-Uferbahn und durch diese mit den in Wien einmündenden Eisenbahnen.

Wien, den 22. Februar 1890. (466)
Die Generaldirektion.

2. Betriebsüberlassungen.

Uebergang der Bahnstrecke Sorau-Sagan in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. April d. J. wird die zur Zeit dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin zugehörige Bahnstrecke Sorau-Sagan in den Bezirk der unterzeichneten Verwaltung übergehen und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Halle unterstellt werden.

In der Verwaltung der Stationen Sorau und Sagan, welche auch fernerhin dem Direktionsbezirk Berlin zugetheilt bleiben, treten Aenderungen nicht ein.

Erfurt, den 21. Februar 1890. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Die für **Leipzig Thür. Bhf. trans.-Lindau trans.** bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Halle a/S., Delitzsch und Eilenburg sowie nördlich davon einerseits und den Schweizerischen Stationen Winterthur und westlich und südlich hiervon andererseits in Höhe von:

Eil-gut	Stück-gut	A 1	B	A 2	I	II	III
12.52	6,20	3,61	3,35	2,65	2,44	1,86	1,20

Mark für 100 kg

gelten fortan auf Schweizerischem Gebiete für den Verkehr der Stationen Münsterlingen, Frauenfeld, Wyl (einschliesslich der Stationen der Strecke Wyl-Ebnat-Kappel), Ziegelbrücke und der westlich von diesen gelegenen Stationen.

Erfurt, den 21. Februar 1890. (468)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Generaldirektion der Königl. Bayerischen Staatsbahnen.

Die im 3. Absatz der auf Seite 6 des vom 1. Februar d. J. ab gültigen Anhangs II zum Eydtkuhner Transit-Gütertarif enthaltene Bestimmung, betreffend die Erhebung der Fracht bei Verladung von Langeisen auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen usw. wird am 5. April d. J. aufgehoben, und ist alsdann der fragliche Absatz in dem genannten Anhang II zu streichen.

Bromberg, den 20. Februar 1890. (469)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. März d. J. wird die für den Eil- und Frachtstückgut-, sowie Wagenladungs-Verkehr eingerichtete Station Alten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den Güterverkehr Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ist auf der genannten Station ausgeschlossen.

Der Frachtberechnung werden die um 10 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Elsnigk zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 19/2. 90. (470)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März 1890 treten für die Beförderung von Getreide ab Basel Badischer Bahnhof nach den Stationen Biberbrücke, Einsiedeln, Samstagern und Schindellegi der Schweizerischen Südostbahn ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 20. Februar 1890. (471)
Generaldirektion.

Rheinischer Nachbar-Verkehr. Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag V zum Heft 5 des Gütertarifs, sowie ein neues Heft 5 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen usw.) zur Einführung.

Diese Drucksachen enthalten neben einigen Berichtigungen neue Frachtsätze und Entfernungen für die aus den Tarifen für den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr ausscheidenden Stationen Birten, Goch, Hassum, Labbeck, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn und sind bei den Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 20. Februar 1890. (472)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. März l. J. tritt zum Tarifhefte Theil II Nr. 2 vom 1. Januar 1888 (Verkehr Direktionsbezirk Köln [linksrheinisch]-Prinz Heinrich-Bahn) der Nachtrag III, ermässigte Frachtsätze des Spezialtarifs III, sowie des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Eisenerze enthaltend, in Kraft und wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 19. Februar 1890. (473)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 1, Theil I. Mit Gültigkeit vom 23. Dezember alten/4. Januar neuen Stils 1889/1890 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 Theil I (Getreide usw. zur Seeausfuhr) der II. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält ausser Berichtigungen, die zum Theil schon früher veröffentlicht sind, neue Frachtsätze von Stationen der Graesi-Zarizyner, Koslow-Woronesch-

Rostower, Orel-Graesi, Liwnyer, Moskau-Kursker, Orel-Witebsker, Tambow-Koslower und Tambow-Saratower Eisenbahn über die Bahnwege Brjänsk-Homel-Wileika-Wirballen und bezw. über Smolensk-Minsk-Wileika-Wirballen nach Königsberg i/Pr. und Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof).

Druckstücke können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 20 Februar 1890. (474)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 2. Mit dem 1. März d. J. wird die Station Schimischow des Direktionsbezirks Breslau für Güter des Spezialtarifs III in den vorbezeichneten Verband einbezogen. Der im Haupttarif Theil II, Heft 2, Seite 21 nachzutragende Schnittsatz der Schnitttafel Ib für Schimischow beträgt 0 29 *M.*

Breslau, den 22. Februar 1890. (475)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In den Ausnahmetarif Nr. 2 (Spiritus in Fässern) werden im Badisch-Payerischen Güterverkehr mit Wirkung vom 1. März l. J. die Stationen Donaueschingen, Messkirch, Radolfzell, Stockach, Thiengen und Wolfach einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben diese Stationen sowie das diesseitige Gütertarifbüreau Auskunft.

Karlsruhe, den 20. Februar 1890. (476)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Die nach unserer Bekanntmachung vom 27. November v. J. mit dem 15. Januar d. J. aufgehobenen Ausnahmetarifsätze für Kalirohsalze zum Düngen werden für den Verkehr zwischen Aschersleben, Egeln, Schönebeck und Stassfurt einerseits und Hanau (Nordbahnhof) andererseits bis auf weiteres wieder in Gültigkeit gesetzt.

Magdeburg, den 20. Februar 1890. (477)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Vom 10 Februar 1890 ist im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande für Düngemittel (Knochenmehl) bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum ein ermässigter Frachtsatz von Szeged (Szegedin) nach Klettendorf (für Silesiaweiche) Direktionsbezirk Breslau in Höhe von 2,31 *M.* für 100 kg in Kraft getreten.

Breslau, den 24. Februar 1890. (478)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Güterverkehr nach Sosnowice I. D. E. Mit dem 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Salz aller Art in Mengen von 10 000 kg von den Stationen Inowrazlaw und Klausaschacht nach Sosnowice, Station der Iwangorod-Dombrowaer Bahn, entsprechend dem Ausnahmetarif 13 des Tarifs für den direkten Güterverkehr nach Sosnowice W. W. E. auf der Deutschen Beförderungsstrecke bis zur Landesgrenze ein Frachtsatz von 0,64 *M.* pro 100 kg in Kraft. Auf der Russischen Strecke Landesgrenze-Sosnowice gelten die Bestimmungen und Frachtsätze des Lokaltarifs der Iwangorod-Dombrowaer Bahn.

Breslau, den 24. Februar 1890. (479)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbandsverkehr. Am 1. März d. J. treten für den Verkehr zwischen Chlumec-Pilar, Neuhaus, Sevetin und Wittingau einerseits, und Sohland, sowie Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) andererseits, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Europäisches Holz) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 22. Februar 1890. (480)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verband. Der seit 12. Januar 1890 gültige Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel findet auch auf den Artikel „Schlackensand" Anwendung.

Berlin, im Februar 1890. (481MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

In dem vom 15/27. September 1889 gültigen Tarif die Beförderung von Getreide usw. des Kursk-Kiewer Verkehrs Theil I, bezw. in dem zu diesem Tarif gehörigen 1. Nachtrag werden vom 10. April d. J. neuen Stils ab die Frachtsätze für folgende Stationen der Donetzbahn erhöht:

a) nach Königsberg i. Pr. und Königsberg i. Pr.-Kaibahnhof
von Jusowo und Jassinowatoje von 149,15 auf 150,95 Rbl., Petrowenki von 151,75 auf 152,75 Rbl.;

b) nach Memel
von Jusowo und Jassinowatoje von 154,02 auf 155.82 Rbl., Petrowenki von 156,62 auf 157,62 Rbl.;

c) nach Pillau
von Jusowo und Jassinowatoje von 152,56 auf 154,36 Rbl., Petrowenki von 154,85 auf 155,85 Rbl.,

und ermässigt sich von sogleich der Frachtsatz für Station Losowaja Los. Sew. der Losowo-Sewastopoler Bahn nach Königsberg i. Pr., Königsberg i. Pr.-Kaibahnhof, Memel und Pillau um je 0,60 Rbl.

Bromberg, den 19. Februar 1890. (482)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Blei - Ausfuhrtarif von Bernburg-Lautenthal und Minden i. H. Am 1. März d. J. treten im Verkehr von Bernburg neue und im Verkehr von Lautenthal, Oker und Minden in Hannov. ermässigte Ausnahmetarifsätze für Blei des Spezialtarifs I nach den Elb- und Weserhafenstationen Hamburg, Bremen usw. in Kraft, dieselben finden nur auf solche Sendungen Anwendung, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen nachgewiesen wird.

Magdeburg, den 20. Februar 1890. (483)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. k. Mts. wird der Nachtrag I zum Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1889 eingeführt. Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Vorschriften und des Artikelverzeichnisses.
2. Direkte Frachtsätze für rohe Baumwolle nach Füssen.
3. Ausdehnung des Ausnahmetarifs II für Lithographiesteine auf den Verkehr von Treuchtlingen.
4. Direkte Frachtsätze für Griffel, Märbel und Schiefertafeln in Mengen von 10 t.
5. Berichtigungen des Tarifs.

An die Inhaber des Tarifs wird dieser Nachtrag unentgeltlich abgegeben, ausserdem kann derselbe zum Preise von 0,05 *M.* durch die Güterabfertigungen der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 21. Februar 1890. (484)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Die Stationen Leimstruth und Erndtebrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld werden mit Gültigkeit vom 10. März d. J. in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Köln, den 23. Februar 1890. (485)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

4. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des seitherigen Tarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im diesseitigen Lokalverkehre vom 20. Juli 1874 tritt am 1. März d. J. ein neuer Tarif in Geltung. Derselbe enthält im wesentlichen die seither schon nach dem alten Tarife bestandenen, bezw. die im Laufe der Jahre im Instruktionswege eingeführten Bestimmungen, und treten namentlich Aenderungen in den seitherigen Einheitssätzen nicht ein. Exemplare des neuen Tarifs können gegen Erstattung des Verkaufspreises durch Vermittelung der Stationen von unserer hiesigen Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 19. Februar 1890. (486)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. März l. J. tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Lokalverkehr (Preis 1 Frc.) und ein neuer Kilometerzeiger für den Lokalverkehr (Preis 3 Frcs.) in Kraft.

Bukarest, im Februar 1890. (487)

Vom 1. März d. J. ab wird der zwischen den Stationen Nordhausen und Wolkramshausen der Strecke Halle-Münden gelegene Haltepunkt Grosswerther für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (488)

Frankfurt a/M., den 21. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. März d. J. ab wird der zwischen Teutschenthal und Oberröblingen am See der Strecke Halle-Münden gelegene Haltepunkt Wansleben für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. (489)

Frankfurt a. M., den 21. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verding von 210 Stück Postwagenachsen, sowie 216 Trag- und 175 Spiralfedern für Postwagen.

Angebote auf Postwagenachsen sind bis Donnerstag, den 13. März 1890, Vormittags 11½ Uhr, auf Trag- und Spiralfedern bis Donnerstag, den 13. März 1890, Vormittags 12 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Postwagenachsen" bezw. „Angebot auf Trag- und Spiralfedern" portofrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132, einzureichen.

Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 *M.* für jedes Angebot in Baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 20. Februar 1890. (MG490)
Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. III.)

Nr. 4. Jahrgang 1890. — Berlin, am 26. Februar 1890.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	24	1	Kiste	leer —	17	1	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
2	A G	49	1	„	? —	140	2	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
3	A G B	9414	1	Pack	leere Körbe —	17	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
4	AYS (im Dreieck)	31	1	Kiste	? —	105	4	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
5	A H	42	1	Korb	Tabak —	33.5	5	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
6	A L	10	1	—	Privatplan —	23	6	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
7	A S	923	1	Fass	leer —	36	7	Westerhüsen	K. E.-D. Magdeburg	
8	B E	195	1	Kiste	feuerfeste Steine —	79	8	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
9	B G	4	1	Kübel	leer —	4	9	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
10	C G	1313	1	Fass	leer —	—	10	Frankf. a/M. H. L.	Hessische Ludwigsb.	bez. Wiesbaden.
11	C G G / B S	—	1	Block	Kupfer —	8	11	Crefeld	Linksrh. Köln	
12	C R	2	1	Fass	Austern —	36	12	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	aus Wagen 9247 Erf. 5. 1. 90 entl.
13	E	1929 / 10	1	Ballen	Wolle —	129	13	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
14	E	4631	1	Fass	leer —	6	14	Düren	Linksrh. Köln	
15	F V	500	1	„	leer —	88	15	Hasselt	Grand Central Belge	
16	F W H	60/2	3	Säcke	Schuhpflöcke —	153	16	Giessen	K. E.-D. Hannover	
17	G	614	1	Bürde	Leder —	104	17	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
18	G W	1041	1	Fass	Oel —	180	18	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
19	H	—	3	Stab	Winkeleisen —	20,5	19	Heidelberg	Badische Stsb.	80 cm lang.
20	H A	40	1	Pack	Theil eines Tisches —	15	20	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	bei Güterbodenrev. vorgef.
21	H O X	—	2	—	eis. Röhren —	124	21	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
22	HR (Monogramm)	—	4 / 4	Kolli / „	eis. Ofentheile / Rosten dazu	94	22	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
23	J B	12169	1	Kiste	Talg —	50	23	Mannheim	Badische Stsb.	Mannheim bezettelt.
24	J G	45498	1	„	leer —	62	24	„	„	Mannheim bezettelt.
25	J H S / M	—	1	Sack	leere Säcke —	43	25	Basel	„	
26	K C	2227	1	Ballen	Hanf —	108	26	Mannheim	„	
27	K & C	7852/3 / 8090	3	Kisten	leer —	108,5	27	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
28	L	—	1	Kiste	Blechwaaren —	77	28	s'Bosch	Niederländ. Stsb.	
29	L G	50	1	Ballot	Leinwand —	26	29	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
30	L l	2062	1	Kollo	Eisen —	393	30	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
31	M	14005	1	Korbflasche	leer —	12	31	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	auf dem Wege nach dem Bahnhofe gefunden.
32	M R	21	1	Kübel	leer —	4	32	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
33	M T X	6710	1	Pack	Felle —	64	33	s'Bosch	Niederländ. Stsb.	
34	NF (Monogramm)	27	1	Stück	Ofenplatten —	5	34	Sobernheim	Linksrh. Köln	
35	O	20	1	Pack	Muskatennuss —	7	35	Oldenzaal	Niederländ. Stsb.	
36	O B	435	1	Kiste	leer —	29	36	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
37	O P	1481	1	„	Blechwaaren —	21	37	Karlsruhe	Badische Stsb.	
38	P P	189	1	Ballen	Manufakturwaaren —	48	38	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
39	P S	9	1	Kollo	Schiefertafeln —	7,5	39	Borsigwerk	K. E.-D. Breslau	bei Güterbodenrev. vorgef.
40	P W	213	1	Ballot	Holzspähne —	4,5	40	Chemnitz	Sächsische Stsb.	b. Bodenrevis.
41	R	34	2	Kübel	leer —	10	41	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
42	S	roth	1	—	eis. Ofentheil —	2	42	Annaberg	Sächsische Stsb.	
43	S	4	1	Fass	leer —	5	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
44	S	16	1	Kollo	Gewichtsstücke mit Kette	12	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	
45	S	5549	1	Pack	Cigarrenkisten —	12	45	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
46	S & B	1412	1	Kiste	leer —	28	46	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
47	V E	2/4	3	Kisten	leer —	127	47	Saalfeld	Saalbahn	31/8. 89 aus Wagen 471 Werra.
48	W K	796	1	Kiste	leer —	7	48	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Braubach-Mainz.
49	W O	9006	1	„	leer —	39	49	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
50	Z & C	2592	1	„	leer —	37	50	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Ingelheim-Mainz.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
51	A G + Breslau	—	1	Kiste	eis. Maschinentheile	26	51	Breslau O/S. B.	K. E.-D. Breslau	bei Güterbodenrev. vorgef.
52	B Bremen	—	6	Pack	12 Stühle —	48	52	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
53	D. stadt F. furt	293	1	brauner Holzkoffer	unbekannt —	24	53	Frankfurt a/M. Gepäckabf.	Main-Neckarbahn	exped., aber noch nicht abgeholtes Reisegepäck.
54	K. ruhe F. furt	12	3	Musterkoffer	unbekannt —	180	54	„	„	
55	Latalice	4	1	Sack	Bindfaden —	33	55	Posen	K. E.-D. Breslau	
56	Otto Leue Bromberg	535	1	Fass	gebraucht und leer —	28	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
57	Noveant	—	1	–	Leine —	—	57	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
58	Silesiahütte	—	2	—	Rohzinkplatten —	20	58	Leobschütz	„	
59	Wüssow	—	2	Pack	Düten —	3	59	Posen	„	
60	B. Wormsberg	31	1	Fass	Branntwein —	151	60	Bonenburg	K. E.-D. Hannover	*)
61	Zimmern & Co.	—	1	Sack	leere Säcke —	39	61	Basel	Badische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
62	roth	1	1	—	Gasrohr —	22	62	Halle	K. E.-D. Magdeburg	am 30/1. auf der Strecke gef.
63	—	765	1	Fass	leer —	59	63	Kötschau	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
64	weisser Strich	—	1	Stange	Eisen —	6,5	64	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
65	×	roth	2	—	eis. Platten —	23	65	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
66	△	623 a	1	Korb	? —	14	66	Saalfeld	Saalbahn	11/1. 90 aus Wgn. 5922 Bln.
67	△ G J	18	1	Ballen	Kaffee —	59	67	Schopfheim	Badische Stsb.	Schopfheim bez.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
68	—	—	1	Bund	1 Achse u. 1 Kammrädchen	6	68	Basel	Badische Stsb.	
69	—	—	1	—	Binder u. 1 Runge —	—	69	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
70	—	—	1	—	Bürste zum Ofenreinigen	3	70	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
71	—	—	1	Korb	Eisenplatten, gelocht	25	71	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
72	—	—	1	Bund	Eisentheile —	13,5	72	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
73	—	—	3	Fässer	leer —	90	73	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
74	—	—	1	Sack	Fenchel —	48	74	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
75	—	—	1	—	Nähtisch —	8	75	Berlin L.	„	
76	—	—	1	Rolle	Oberleder —	11	76	Alfeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
77	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	32	77	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	**)
78	—	—	1	—	Pflugschaar —	2,5	78	Herleshausen	K. E.-D. Erfurt	
79	—	—	4	Stück	alte gusseis. Platten 38 cm lg., 38 cm br., 3 cm stark	140	79	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
80	—	—	3	—	alte Rodehacken —	8,5	80	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.

*) beklebt: Bonenburg, auf Grund der Beklebung von Warburg eingegangen.
**) am 31/1. 90 auf freier Strecke zw. Fürstenwalde u. Briesen gef. u. jedenfalls von einem Wagen herabgefallen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	—	—	1	—	eis. Rohr	4,5	81	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
82	—	—	2	—	gusseis. Rosttheile	42	82	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
83	—	—	1	Rolle	Sacktuch	33	83	Schopfheim	Badische Stsb.	
84	—	—	1	Bündel	Säcke	8	84	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
85	—	—	1	Pack	leere Säcke	14	85	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
86	—	—	2	—	eis. Scheeren	4,5	86	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
87	—	—	7	—	kl. Gewichte	—	87	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
88	—	—	1	Bund	Glasröhren	3	88	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
89	—	—	1	—	gezahntes Gussstück	75	89	Karthaus	Linksrh. Köln	
90	—	—	1	—	Harrass	28	90	Coblenz	"	
91	—	—	1	Packet	1 Herrenjaquet 1 Weste	2	91	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
92	—	—	7	—	Holzunterlagen	—	92	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
93	—	—	1	Bund	Hufstabeisen	48	93	Mühlburg	Badische Stsb.	
94	—	—	1	—	Kette, 8 m lang	11	94	Plagwitz-Lindenau	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
95	—	—	10	Körbe	leer	10	95	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
96	—	—	1	Kollo	leere Körbe	1,5	96	Lanaeken	Grand Central Belge	
97	—	—	3	Körbe	leer	4	97	Rheda	K. E.-D. Hannover	
98	—	—	1	Korb	leer	1	98	"	"	
99	—	—	1	Bund	Krummstroh	100	99	Breslau	K. E.-D. Breslau	*)
100	—	—	1	Ring	Kupferdraht	23,5	100	Hannover Gep.-E.	K. E.-D. Hannover	**)
101	—	—	1	"	13 Stück Lampengewichte	25	101	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
102	—	—	1	"	8 Stück Lampengewichte	28	102	Bingen	"	
103	—	—	1	Korb	Laschenschrauben	25	103	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
104	—	—	1	—	Löthofen	7	104	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
105	—	—	1	—	Stabeisengestelle	4,5	105	"	"	bei Bodenrevision.
106	—	—	1	Stange	Stahl	5	106	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
107	—	—	1	Bürde	Stahl	34	107	Minden	K. E.-D. Hannover	
108	—	—	1 1	— —	eis. Steigrohr, 1,06 m lang, 6 cm weit eis. Steigrohr, 84 cm lang, 9 cm weit	—	108	Ronneburg	Sächsische Stsb.	Pumpentheile.
109	—	—	1	—	Tau, 10 m lang	—	109	Mannheim	Badische Stsb.	
110	—	—	6	—	Taue	—	110	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
111	—	—	1	—	Tau	—	111	"	"	
112	—	—	23	—	Unterlagen	—	112	"	"	
113	—	—	1	Ballen	Velocipedtheile	68	113	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
114	—	—	1	Bund	7 Verbindungstheile	2	114	Lahr	Badische Stsb.	
115	—	—	1	—	Viehgatter, 1,50 m hoch, 1,88 m lang	30	115	Löbau	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
116	—	—	1	Fass	Wagenschmiere	26	116	Chemnitz	"	bei Bodenrevision.
117	—	—	1	Kübel	Wagenschmiere	24	117	"	"	bei Bodenrevision.
118	—	—	2	Bund	Winkeleisen	72	118	Mannheim	Badische Stsb.	
119	—	—	4	Kolli	Winkeleisen	196	119	Laurahütte	K. E.-D. Breslau	
120	—	—	2	Säcke	Zucker	50	120	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	

*) Fest mit Eisendraht umwickelt, am 7/2. in Breslau von einem Wagen gefallen.
**) Schon vor längerer Zeit der Expedition in Verwahrung gegeben und nicht wieder abgefordert.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Lieferung von Oberbau-Materialien.

Die Lieferung von
74 000 lfd. Meter Normalschienen 1885 aus Flussstahl (4 Loose),
9 500 Paar Winkellaschen aus Flusseisen,
99 000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen (2 Loose),
250 000 Stück Schienennägeln (2 Loose),
70 000 Stück Laschenschrauben (2 Loose) und
45 000 Stück doppelten Federringen
soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 7. März 1890 Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1.

Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbau-Materialien" eingesandt werden. Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ für jedes Bedingungsheft — also für alle 6 Bedingungshefte 3 ℳ — bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 19. März v. J. Nr. 69 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft am 20. k. Mts. ab. (491)

Magdeburg, 18. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von 250 Stück Lokomotiven verschiedener Gattungen.

Angebote sind bis Montag, den 17. März 1890, Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.

Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen postfreie Einsendung (in Baar oder Zehnpfennig-Briefmarken) von 8 ℳ bezogen werden. Für Postanweisung oder Werthbrief sind 5 ₰ Bestellgeld mehr einzuzahlen. Zuschlagsfrist bis 28. April 1890.

Berlin, den 20. Februar 1890. (MG492)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 13 bis 20 Personenwagen I. und II. Klasse, 2achsig, nach dem Durchgangssystem, zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem technischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 8 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsichtnahme auf.

Angebote auf Uebernahme der Lieferung wollen bis Sonnabend, den 15. März d. J., Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Personenwagen"

versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden.

Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage N-Mittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 20. Februar 1890. (493)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Holländische Eisenbahn. Submission. Die Lieferung von eichenhölzernen Querschwellen soll nach dem Bedingungsheft Nr. 452 in 8 Loosen vergeben werden.

Dieses Bedingungsheft ist gegen portofreie Einsendung von 1,50 fl. (Holl. Court.) vom Büreau des Herrn Ober-Bahningenieurs (Droogbak Centraal Administratiegebouw) in Amsterdam zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 10. März 1890, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Bahningenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Gebäude (Kamer Nr. 46) in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 2 Uhr eröffnet werden.

Die Spezialdirektion. (494)

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:

Nieten, Muttern, Schrauben mit Muttern und Unterlegscheiben,
Verkleidungsschrauben,
Kette, eiserne,
Drehsessel, Stühle mit Rohr- oder Fournirsitz und mit Holzsitz,
Ruthenbesen,
Wagenlichte,

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise hierzu können auf Ansuchen von der Unterzeichneten gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum
10. März dieses Jahres,
Mittags 12 Uhr,
anher einzureichen.

Chemnitz, am 21. Februar 1890. (495 JC)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 130 Spiralfedern für Buffer und Zugapparate ist zu vergeben. Die Bedingungen und Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die zu bedingende Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 1. März d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 17. Februar 1890. (496)

Gr. Direktion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien

Der Verkauf der in unserem Amtsbezirk aufgekommenen Altmaterialien findet

Donnerstag, den 27. Februar 1890,
Vormittags 11 Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termin Preisangebote einzureichen sind.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 25 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Februar 1890. (497)

Königl. Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

---

7. Offene Stellen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Gesuch eines Maschinen-Ingenieurs. Die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung beabsichtigt für den maschinentechnischen Dienst bei der Generaldirektion einen weiteren zur Verwendung im Kollegialdienst befähigten Maschinen-Ingenieur von höherer wissenschaftlicher Ausbildung zu gewinnen. Für denselben sind zunächst die Bezüge und die Dienststellung eines Oberbeamten in Aussicht genommen (3 780 ℳ — 5 040 ℳ Jahresgehalt neben einem Wohnungsgeldzuschuss von 9 % dieses Gehalts.) Bis dahin, dass solche Bezüge etatsmässig zur Verfügung stehen (Frühjahr 1891) wird dem neuen Beamten ein angemessenes Tagegeld gewährt.

Die Bewerber, welche sich über den Besitz der erforderlichen fachwissenschaftlichen Ausbildung und praktischen Befähigung ausweisen können, wollen ihre Meldungen unter Beischluss einer Nationalliste und ihrer Zeugnisse binnen 4 Wochen bei der unterzeichneten Behörde einreichen.

Stuttgart, den 21. Februar 1890. (498)

Generaldirektion der K. Württembergischen Staatseisenbahnen und Bodensee-Dampfschifffahrt.
Hofacker.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Es wird eine leistungsfähige, sachkundige Firma zur Anfertigung einer grossen Parthie **Billetschränke** gesucht. Gefl. Offerten sub „Billetschränke" an die Expedition erbeten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 18. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. März 1890.

Inhalt:

Die elektrische Beleuchtung und ihre Gefahren.

Die hervorragendsten Erfolge hat die Elektrotechnik in neuester Zeit durch ihre Erleuchtungsanlagen errungen. Nicht nur Fabriken, sondern ganze Städte gehen damit vor, die elektrische Beleuchtung einzuführen, und wenn eine Neuerung ein so weites Gebiet sich erworben hat, so darf man versichert sein, dass dieselbe grosse Vortheile in sich schliesst, und zwar solche besonderer Art denn an sich ist das elektrische Licht doch noch immer theuerer als Gas- oder irgend ein anderes Licht. Bei einer so plötzlichen und umfangreichen Entwickelung einer an sich noch neuen Technik ist es nicht zu verwundern, dass auch manche Uebelstände zu Tage treten, manche Gefahren beobachtet werden, bezw. sich geltend machen, die dem Zweifler Veranlassung geben, der Einführung des elektrischen Lichts ablehnend entgegenzutreten. Es ist eine neue Erfindung, bei der so gut wie bei jeder anderen Lehrgeld bezahlt sein will und die erst durch hinreichende Erfahrungen nach und nach derart vervollkommnet werden kann, dass sie alle Einwendungen entkräftet. Es sind dieses dieselben Erscheinungen, die vor einem halben Menschenalter gelegentlich der Einführung der Eisenbahnen hervorgetreten sind. Wer weiss nicht, wie viel einsichtsvolle, erfahrene Leute sich damals gegen die Einführung des Dampfbetriebes ausgesprochen haben, wie viel Mängel im Laufe der Zeit sich geltend machten und beseitigt werden mussten! Die Eisenbahnen haben sich ihre zur Zeit herrschende Stellung erkämpfen müssen und in dem ähnlichen Kampf befindet sich jetzt die Elektrotechnik. Wir brauchen nicht soweit zu gehen, wie so manche Heisssporne, die schon die letzte Lokomotive im Museum zu sehen glauben und das ganze Verkehrsleben unter Anwendung des elektrischen Stromes umgestalten wollen. Es wird aber der Fachmann, so gut wie der Laie darüber nicht mehr im Zweifel sein, dass die Elektrotechnik sich von Tag zu Tag ein grösseres Gebiet erobert, dass sie aber nur dann fortschreiten bezw. das Errungene behaupten kann, wenn, wie bei den Eisenbahnen, alle durch die praktische Anwendung sich ergebenden Mängel und Gefahren beseitigt werden.

Die Entwickelung, welche die Elektrotechnik in der alten und in der neuen Welt genommen hat, ist vielfach von einander verschieden. Man kann dieses auf den Nationalcharakter schieben.

Unser Eisenbahnwesen, welches auf fester Grundlage hinsichtlich des Baues, Betriebes und Verkehres geordnet ist, hat nicht von Anfang an den festen gesetzlichen Rahmen gehabt, der jetzt unzertrennlich von ihm scheint. Als die ersten Eisenbahnen gebaut und in Betrieb genommen waren, kannten nur wenige die dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren. Erst an der Hand bestimmter Fälle wurden von den Eisenbahntechnikern feste bau- und betriebstechnische Vorschriften zum Zwecke der Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entworfen. Es geschah dieses in den periodischen Versammlungen der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, wo nach und nach ein höchst werthvolles Material gesammelt, alle Neuerungen und Verbesserungen geprüft und — wenn vollwichtig befunden — zur Einführung

empfohlen wurden. Diese von berufenster Seite zusammengestellten Grundzüge haben es möglich gemacht, dass dann in den einzelnen Ländern für das bis dahin noch so unbekannte Eisenbahnwesen gesetzliche (bahnpolizeiliche) Vorschriften gegeben werden konnten, die einerseits das grösste Maass an Sicherheit fordern mussten, andererseits aber auch nicht so beengend abgefasst sein durften, als dass dadurch der Fortschritt im Eisenbahnbetriebswesen gehemmt werden konnte. So ging man in Europa, insbesondere in Deutschland vor.

Anders in Amerika. Der echte Yankee hasst jeden Eingriff der Behörden, die mächtigen Eisenbahngesellschaften beherrschen die gesetzgebenden Körperschaften und der Grundsatz: „Sehe jeder, wo er bleibe", ist auch bei den Eisenbahnen Gebrauch geworden. Zwar kennt man auch drüben ein Haftpflichtgesetz wie bei uns und sind die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, Schaden an Leben, Gesundheit und Eigenthum zu ersetzen. Das genügt aber nicht, ganz abgesehen davon, dass die Anwendung dieses Gesetzes im einzelnen Falle häufig fast unmöglich gemacht wird. Man kann deshalb nicht sagen, dass das Eisenbahnwesen in Amerika an sich zurückgeblieben ist, man muss vielmehr anerkennen, dass manche Neuerungen sich erst dort Eingang verschafft und dann auch bei uns Beachtung gefunden haben. Aber darüber besteht kein Zweifel, dass der Grad von Sicherheit, wie wir ihn bei dem Eisenbahnwesen nicht nur gewöhnt sind, sondern auch verlangen, in Amerika nicht besteht.

Mit der Elektrotechnik, namentlich ihrer vornehmsten Nutzanwendung, das ist die elektrische Beleuchtung, steht es ebenso. Wer hat nicht von den vielen Unglücksfällen gehört, die in Newyork bei den dortigen elektrischen Beleuchtungsanlagen vorgekommen sein sollen. Gewiss ist vieles, was unsere Zeitungen aus den Amerikanischen Blättern übernommen haben, Uebertreibung; wir brauchen nur an das Pferd zu denken, welches durch den elektrischen Strom verbrannt sein soll. Es ist gewiss auch etwas Humbug dabei, wenn behauptet wird, dass ein Arbeiter bei der Reparatur einer oberirdischen Leitung durch den elektrischen Strom zerschnitten und in zwei Theilen zur Erde gefallen sei; wir dürfen auch annehmen, dass das summarische Vorgehen des Bürgermeisters von Newyork, der die oberirdischen Leitungen angeblich hat durchschneiden lassen, nicht ganz den Thatsachen entspricht. Das ist aber richtig, dass selbst für Amerikanische Verhältnisse viele Unglücksfälle im Betriebe elektrischer Beleuchtungsanlagen vorgekommen sind, denn dieses wird von Edison nicht nur zugestanden, sondern der letztere gibt auch, als der berufenste Amerikanische Elektrotechniker allgemeine Gesichtspunkte an, wie diese Gefahren in Zukunft zu verhüten sein dürften. Obgleich nun in Deutschland, Oesterreich und England die elektrischen Anlagen nicht älter sind, als die in Nordamerika, also auch hier nicht mehr Erfahrungen haben gesammelt werden können, als drüben, so ist man doch in Europa ungleich sorgsamer vorgegangen und hat gewissermaassen den Weg betreten, den seinerzeit die ersten Eisenbahnfachleute eingeschlagen haben, als sie sich bemühten, für die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebes mit seinen besonderen Gefahren feste Grundzüge aufzustellen, so dass bei allen späteren Anlagen die erworbenen Erfahrungen verwerthet werden konnten.

Der elektrotechnische Verein in Wien hat Sicherheitsvorschriften für elektrische Anlagen aufgestellt, während man in Amerika an derartige Sicherheitsvorschriften noch nicht zu denken scheint.

Für den Eisenbahnfachmann ist es heutigen Tages unerlässlich, sich auch mit dem neuen Gebiete der Elektrotechnik, insbesondere den elektrischen Beleuchtungsanlagen näher vertraut zu machen. Die Beleuchtung der grossen Bahnhöfe schreitet fort, sie findet nicht nur Anwendung bei neuen Anlagen, nein, sie wird schliesslich zur gebieterischen Nothwendigkeit für alle grossen Rangirbahnhöfe, denn darüber besteht wohl kein Zweifel, dass kein kleiner Prozentsatz Eisenbahnunfälle beim Rangiren auf eine ungenügende Beleuchtung der Bahnhöfe zurückzuführen ist. Der Einwand, der hier gemacht werden könnte, dass der Betrieb jahrelang bei der gegenwärtigen Beleuchtungsanlage durchzuführen gewesen ist, erscheint nicht stichhaltig. Die Thatsache soll nicht bestritten werden, aber man darf nicht übersehen, dass der Verkehr von Jahr zu Jahr zugenommen hat und noch ferner zunimmt, dass dieser Verkehr an den Betrieb erhöhte Anforderungen stellt, die beschleunigte Beförderung verlangt, so dass also die Zugbewegung in viel kürzerer Zeit ausgeführt werden muss, als das früher der Fall war. Es ist deshalb die Einführung der vollkommensten Beleuchtung für grosse Bahnhofshallen und grosse Rangirbahnhöfe eine der wirksamsten Maassregeln zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, und die Preussische Staatseisenbahnverwaltung z. B. wendet schon seit einigen Jahren erhebliche Summen auf, um ihre Bahnhofsanlagen in diesem Sinne zu vervollkommnen.

Von dem Eisenbahntechniker kann man es nicht verlangen, dass er nun auch sozusagen im Handumdrehen ein geschulter Elektrotechniker wird. Die beiden Gebiete sind zu gross. Aber von der Aufgabe darf er sich nicht zurückziehen, sich in der Elektrotechnik einen allgemeinen Ueberblick zu verschaffen, um gegebenenfalls die Vortheile des einen Systems gegen die des anderen abzuwägen bezw. das Richtige zu treffen. Wir glauben daher, dass es für unsere Leser nicht uninteressant sein wird, von einem Gedankenaustausch Kenntniss zu bekommen, der gegenwärtig zwischen Edison und seinen Anhängern einerseits und dem bekannten Englischen Elektrotechniker Ferranti stattfindet und vielleicht zu einem erbitterten Zeitungskampfe führt. Beides sind selfmademen. Wir dürfen keine wissenschaftlichen Erörterungen erwarten, auf dieses Gebiet wagt sich keiner von den beiden. Es sind aber zwei hervorragende Praktiker, der eine davon der geniale Erfinder mit Weltruhm. Beide verstehen es ausgezeichnet, ihre Erfahrungen in Geld umzusetzen. Von solchen Naturen lernt man am leichtesten. Sie verstehen den Kern der Sache kurz zu markiren, verzichten auf Beweise und rechnen mit Thatsachen. Was der eine aus Geschäftsinteresse etwa vorsichtig verschweigen will, deckt der andere schonungslos auf. Das ist für die Sache selbst kein Fehler. Anscheinend aus Veranlassung einer abfälligen Kritik Edison's über das in London zur Anwendung gekommene System der elektrischen Beleuchtung gibt Ferranti in einigen der letzten Nummern des „Engineering" kurze Darstellungen über den elektrischen Beleuchtungsbetrieb ungeachtet unverkennbarer Erregtheit in knapper Form, so dass sie auch von dem Nichttechniker verstanden werden können.

Folgen wir ihm hier in seiner Auseinandersetzung.

Es ist die Zeit gekommen, wo es zur gebieterischen Nothwendigkeit wird, dass das Publikum sich mit einigen elektrotechnischen Begriffen vertraut macht, um sich ein Urtheil darüber verschaffen zu können, ob und welche der heutzutage so vielfach erörterten Gefahren der elektrischen Beleuchtung vorhanden sind und was man von ihnen zu halten hat.

In erster Linie hat man bei der Verwendung des elektrischen Stromes zwischen einer Spannung bezw. Pressung des Stromes und der Stromstärke bezw. Strommenge zu unterscheiden. Da die Elektrizität nicht sichtbar ist, nicht durch das Gewicht gemessen werden kann, so ist es allerdings für den Laien schwierig, sich von den Wirkungen des elektrischen Stromes ein klares Bild zu machen. Bestände der Strom aus Wasser, so würde diese Schwierigkeit kaum vorliegen. Denken wir uns daher einmal vergleichsweise eine Wassermenge, die durch ein Rohr von gegebenem Querschnitt fliessen soll und welche einem Bassin entströmt, das 20 m über der Ausflussstelle angebracht ist, so wird natürlich in der Zeiteinheit, sagen wir in einer Minute, eine ganz bestimmte Menge Wasser durch das Rohr fliessen. Würde nun das Bassin demnächst 40 m über der Ausflussstelle angeordnet, so müsste natürlich durch dasselbe Rohr eine weit grössere Menge Wassers in der Minute abfliessen und zwar infolge des höheren Druckes, weil nunmehr das Wasser nicht 20, sondern 40 m herabfällt. Die Spannung des elek-

trischen Stromes, in der Technik „V o l t" genannt, k a n n d i r e k t m i t d e m W a s s e r d r u c k v e r g l i c h e n w e r d e n. Was nun die Menge anbetrifft, so wird wiederum ein Rohr von gegebenem Querschnitt unter einem gegebenen Druck eine bestimmte Wassermenge in bestimmter Zeit durchfliessen lassen, und wenn nun der Wasserdruck verdoppelt wird, so wird auch annähernd die doppelte Menge Wasser durch das Rohr in der Minute fliessen. Ganz ähnlich ist es mit dem elektrischen Strom. Nehmen wir einen Leiter, also zum Beispiel einen vollen oder hohlen Kupfercylinder von bestimmtem Querschnitt, so ist die hindurch fliessende Elektrizität abhängig von dem Druck, mit dem dieselbe in den Leiter eintritt. In der Zeiteinheit, sagen wir in einer Minute, wird also unter der Spannung (Druck) 1 eine bestimmte Menge Elektrizität durch den Leiter fliessen und diese Menge wird grösser, wenn die Spannung eine grössere wird. Der technische Ausdruck für die Maasseinheit der den Leiter durchfliessenden Elektrizitätsmenge heisst „Ampère". Die Namen Volt und Ampère sind den Eigennamen hervorragender Gelehrter entnommen, die sich bei Erforschung der Eigenschaften der Elektrizität hervorgethan haben.

In „Volts" wird das Maass für die Güte, in „Ampères" das für die Menge des Stromes ausgedrückt.

Wir müssen nun noch auf etwas anderes achten, wir müssen ins Auge fassen, welche A r b e i t von einem elektrischen Strome verrichtet werden kann. Die Spannung und die Stromstärke (Menge) mit einander multiplizirt und das Produkt, Volt-Ampère oder Watt genannt, gibt die technische Einheit für die vom Strom zu verrichtende Arbeit. Was heisst das also? Wir wissen, dass eine Pferdekraft diejenige Kraft ist, welche ein Gewicht von 75 kg in der Sekunde 1 m hoch heben kann. Um dieselbe Arbeit von der Grösse einer Pferdekraft auf elektrischem Wege zu verrichten, gebraucht man 746 Watts, d. h. also: die Spannung eines elektrischen Stromes multiplizirt mit der Strommenge muss das Produkt 746 ergeben, damit die Arbeit der elektrischen Kraft der einer Pferdekraft gleich ist. Es ist also ein elektrischer Strom von der Spannung 1 (1 Volt) und der Stärke 746 (746 Ampères) einer Pferdekraft gleich. Ebenso gibt natürlich ein Strom von einer Spannung 2 (2 Volts) und der Stärke 373 (373 Ampères) auch eine Pferdekraft, denn 2 × 373 ist 746, oder haben wir eine Spannung 746 (746 Volts) und eine Menge von 1 (1 Ampère), so ist das Produkt auch wieder 746, gibt also ebenfalls in Arbeit übersetzt eine Pferdekraft.

Kommen wir auf unseren Vergleich mit Wasser zurück. Wir haben gesehen, dass, wenn der Wasserdruck verdoppelt wird, die durch das Abflussrohr in der Zeiteinheit fliessende Wassermenge auch nahezu die doppelte ist. Soll daher das Abflussrohr in der Minute nur eine bestimmte Menge Wasser geben oder eine bestimmte Arbeit verrichten, so muss der Querschnitt v e r r i n g e r t werden, wenn der Druck s t e i g t. Ganz so mit der Elektrizität. Vermehrt man die Spannung, so muss man den Querschnitt des Leiters, durch welchen der Strom kreist, verringern, damit die zur Verrichtung einer bestimmten Arbeit durchfliessende Elektrizitätsmenge eine geringere wird. Wählen wir ein Beispiel. Die Spannung für Glühlampenbeleuchtung ist 100 Volts und die zur Hervorbringung einer Lichtwirkung von 10 Normalkerzen erforderliche Strommenge ist 0,35 Ampères; sollen daher 5 000 Glühlampen erleuchtet werden, so ist bei einer Spannung von 100 Volts die Strommenge 5 000 × 0,35 = 1 750 Ampères und die in Watts ausgedrückte Arbeit das Produkt aus 100 (100 Volts) und 1 750 (1 750 Ampères), d. h. 175 000 Watts.

Zur Erleuchtung von 5 000 Glühlampen muss der von der Centralstation unter einer Spannung von 100 Volts ausgehende elektrische Strom durch einen Leiter geführt werden, welcher für die Strommenge von 1 750 Ampères genügt; denn erst dann können 175 000 Watts thatsächlich geleistet werden. Ginge dagegen dieser Strom statt unter der Spannung von 100, unter einer solchen von 10 000 Volts von der Centralstation aus, so würde ein Leiter, dessen Querschnitt der Menge von 17,5 Ampères angepasst ist, genügen, denn 10 000 × 17,5 geben 175 000. Für eine Spannung von 10 000 Volts genügt daher ein Querschnitt des Leiters, der nur $1/_{100}$ so gross zu sein braucht, als der für eine Spannung von 100 Volts anzuwendende Querschnitt sein muss.

Um die Gefahren der elektrischen Beleuchtung klarzustellen, brauchen wir jetzt nur noch auf ein physikalisches Gesetz zurückzukommen. Das sind die Wärmeerscheinungen beim elektrischen Strom. Wodurch werden die Leitungen zum Erhitzen bezw. zum Glühen gebracht? Das Erhitzen ist nicht auf die Stromspannung, sondern auf die Strommenge zurückzuführen. Die Stromspannung hat mit den Wärmeerscheinungen gar nichts zu thun.

Wollte man durch ein Wasserrohr eine grössere Menge Wasser pressen, als das Rohr aufnehmen kann, so würde dasselbe bersten. Der elektrische Leiter, dem die Durchführung einer zu grossen Menge Elektrizität zugemuthet wird, erhitzt sich und schmilzt. Schickt man also durch eine unterirdische elektrische Leitung, die einen Querschnitt hat, welcher zur Durchführung eines Stromes für 5 000 Lampen genügt, einen Strom für 10 000 Lampen, so wird der Leiter sich erhitzen, und schliesst man immer mehr und mehr Lampen an, s o s c h m i l z t s c h l i e s s l i c h d i e L e i t u n g a n d e r s c h w ä c h s t e n S t e l l e. Ist aber damit der Stromkreis unterbrochen, so kann keine Elektrizität mehr hindurch; die Flammen erlöschen und die Gefahr ist beseitigt.

Ausser diesem Umstand, dass man einer Leitung mehr Elektrizität zuführt, als sie ohne Gefahr durchlassen kann, gibt es noch eine Erscheinung, welche bei unterirdischen Leitungen zu beachten ist. Dieselbe lässt sich wieder darauf zurückführen, dass der Leitung die Uebertragung einer zu grossen Elektrizitätsmenge zugemuthet wird, so dass sie sich erhitzt bezw. schmilzt. Dies tritt ein, wenn die Leitung so gebaut ist, dass sie in der Erde mit anderen Leitungen, mit Fernsprech- oder Telegraphendrähten, mit Gas- oder Wasserröhren in Verbindung kommen kann. Der Strom tritt dann in diese neue Leitung hinein, findet durch diese einen k ü r z e r e n Weg nach der Centralstation, von wo er herkam, verrichtet also, anstatt die Glühlampen zu erleuchten, k e i n e bezw. eine ganz n u t z l o s e Arbeit. Der Widerstand, den der Strom in der Erde beim Rücklauf findet, ist geringer als der Widerstand, den er in Ausübung der ihm zugedachten Arbeit bei der Beleuchtung zu überwinden hätte. Es ist dies ganz ähnlich, als wenn ein Wasserrohr springt. Das Wasser entweicht an der Bruchstelle nach jeder Richtung, weil der Widerstand an dieser Stelle der geringere ist, als der in der fortlaufenden Leitung. Geht nun der elektrische Strom in die Nebenleitungen bezw. in die Erde, so ist die Strommenge in der Leitung zwischen der Centralstation und der angenommenen Berührungsstelle eine zu grosse, die Leitung wird sich erhitzen und schliesslich schmelzen und damit auch andere Gegenstände in der Nähe entzünden oder auch Nachbarleitungen zum Schmelzen bringen. D a s i s t d i e F e u e r s g e f a h r. Wie ist der nun zu begegnen?

Zu dem Zwecke wird in der Centralstation, nahe der Dynamomaschine, wo die Stromquelle liegt, der s c h w ä c h s t e Punkt der Leitung geschaffen. Es ist dies der sogenannte Schmelzkörper; ein Kupferdraht oder eine Bleischaltung, deren Querschnitt so sorgfältig ausgerechnet ist, dass er genau für die zur Erleuchtung einer gegebenen Anzahl Glühlampen, sagen wir 5 000 Stück, erforderliche Strommenge genügt. Würde die Strommenge für 6 000 Lampen hindurchfliessen, so ist dieses für die künstliche schwache Leitungsstelle zu gross; der Draht bezw. die Leitung wird schmelzen und damit wird die ganze übrige Leitung in demselben Augenblick ausgeschaltet, lange bevor sie erwärmt werden kann.

Dieselbe Wirkung tritt ein, wenn, wie angedeutet, die Leitung mit irgend einer anderen, etwa einem Gas- oder Wasserleitungsrohr in Berührung gekommen sein sollte. Es gelangt bis zu der Berührungsstelle eine für die Erleuchtung der angeschlossenen Lampen zu grosse Elektrizitätsmenge, welche den an der Centralstation eingeschalteten Schmelzkörper vorher durchlaufen muss. Die Wirkung ist dieselbe wie vorher: der Draht oder die Bleiplatte schmilzt, die Leitung wird ausgeschaltet, die Feuersgefahr ist beseitigt.

(Schluss folgt.)

Ein neues Frachtbriefformular für sämmtliche am internationalen Güterverkehr betheiligten Eisenbahnen.

Die in Nr. 9 d. Ztg. kürzlich erschienene Anregung des Herrn Theodor Streb, ein einheitliches Frachtbriefformular im internationalen Güterverkehr zu schaffen, ist in mehrfacher Hinsicht beachtenswerth und wäre es wünschenswerth, die einleitenden Schritte und umfangreichen Vorarbeiten, zur Verwirklichung dieses Gedankens, in Angriff zu nehmen.

Ob aber der vorgeschlagene Entwurf entspricht und gegenwärtig der richtige Zeitpunkt für die Vorlage eines einheitlichen Frachtbriefformulares gewählt wurde, ist anzuzweifeln. — Die wichtigste Bedingung eines einheitlichen Frachtvertrages ist Uebersichtlichkeit. Diese ist jedoch aus dem vorliegenden Entwurf nicht zu gewinnen. Die Mehrzahl der Felder, welche den eigentlichen Frachtvertrag bestimmen, ist auf Kosten der Abtheilungen 21 und 24 auf einen unverhältnissmässig kleinen, in der Praxis ungenügenden Raum beschränkt worden. Feld 21 (Anleitung zur Ausfüllung des Frachtbriefes) ist bei entsprechender Gruppirung der einzelnen Felder überhaupt entbehrlich; desgleichen Feld 24 (Verzeichniss der beizufügenden Urkunden), weil die Zollvorschriften steten Veränderungen unterliegen und überhaupt eine derartige „Anleitung“ dem Zweck des Frachtbriefes, eine feststehende Unterlage zu bilden, nicht entspricht. — Nicht minder grossen Raum nehmen die für die Gebührenermittelung bestimmten Felder (17—19 sowie 18a und 19a) ein, welche (unter Belassung des gewählten Vordruckes), schon mit Rücksicht auf die in den internationalen Verkehren eingeführten oder noch einzuführenden direkten Frachtsätze, füglich verkleinert werden könnten.

Ein weiteres Hinderniss für die Annahme des Entwurfes ist die von dem Herrn Antragsteller nicht berührte Sprachenfrage. In allen grossen Verbandsverkehren, welche mehrere Staatengebiete umfassen, hat der doppelsprachige Frachtbrief Eingang gefunden. — Unter Berücksichtigung des Schlussprotokolles der internationalen Konferenz zur Vereinbarung eines einheitlichen Transportrechtes (vom 17. Juli 1886) wird ein einheitlicher Frachtbrief kaum die Zustimmung der betheiligten Regierungen finden, wenn der Nothwendigkeit, den Frachtbrief in zwei Sprachen aufzulegen, nicht Rechnung getragen wird. Dass bei der ohnehin gedrängten Gruppirung vieler Felder die nochmalige Beifügung sämmtlicher Worte und Zahlen in einer zweiten Sprache (im internationalen Verkehre wird voraussichtlich nebst der Landessprache noch die Französische anzuwenden sein) kaum zur grösseren Uebersichtlichkeit beitragen dürfte, muss bei Beurtheilung des vorliegenden Entwurfes in Berücksichtigung gezogen werden. — Im vorliegenden Entwurf wurde auch der Raum für die zahlreichen „Stempel“ durchgehends zu klein bemessen und ist es fraglich, ob die von dem Herrn Antragsteller angeregte Verzichtleistung auf die Aufdrückung der „Uebergangsstempel“ allseitige Zustimmung finden wird. In vielen Ländern (beispielsweise in Sachsen, Oesterreich-Ungarn, Serbien, Rumänien u. v. a.) bildet gegenwärtig der Uebergangsstempel, abgesehen von sonstigen Erfordernissen, die wichtigste Unterlage für die Berechnung der Antheile aus dem Titel der Lieferfristüberschreitung.

Insolange die in den einzelnen Ländern eingeführten verschiedenartigen Bestimmungen bei der Zolldeklaration, der Deklaration für Werth- und Lieferfristversicherung und viele andere differirende Bestimmungen zu Recht bestehen, dürfte der gegenwärtige Vorgang, d. i. die Vereinbarung besonderer Frachtbriefe für einzelne grössere Verbandsverkehre, mehr entsprechen, als ein einheitliches internationales Frachtbriefformular. Der Zeitpunkt für die Vereinbarung eines solchen wird aber erst dann eintreten, wenn eine allseitige Einigung über die im Eisenbahnverkehr verschiedenartig festgestellten grundlegenden Bestimmungen für den Güterverkehr herbeigeführt worden ist. Die Erreichung dieses Zieles erfordert jedoch noch vielfache Vorarbeiten.

Wien, im Februar 1890. Sigismund Weill.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 17.)

VI. Roheisen.

Die auf der VI. Karte zur Darstellung gebrachte Beförderung des Artikels Roheisen weist im Gesammtversand aller Verkehrsbezirke eine Gewichtsmenge von 3 396 657 t (1887: 3 349 580 t) auf, während die hierbei am stärksten betheiligten Bezirke

1. Regierungsbezirk Oppeln (Nr. 13),
2. Ruhrrevier (Nr. 22/23),
3. Provinz Westfalen (Nr. 24),
4. Rheinprovinz (Nr. 25/26),
5. Rheinhafenstationen (Nr. 28),
6. Lothringen (Nr. 29) und
7. Luxemburg (Nr. 59)

nach Ausweis der folgenden Uebersicht zusammen 2 919 947 t (1887: 2 913 888 t) zum Versand gebracht haben.

Nach	im Jahre	Versand aus dem Verkehrsbezirk							Zusammen
		Nr. 13	Nr. 22/23	Nr. 24	Nr. 25/26	Nr. 28	Nr. 29	Nr. 59	
		Reg.-Bez. Oppeln t	Ruhrrevier (Westfalen und Rheinprovinz) t	Provinz Westfalen t	Rheinprovinz t	Rheinhafenstationen t	Lothringen t	Luxemburg t	
I. Nordwestliches Deutschland	1888	—	734 026	234 250	399 473	314 781	140 491	351 787	2 174 808
	1887	—	*758 008*	*224 857*	*415 068*	*301 392*	*133 731*	*348 432*	*2 161 488*
II. Süddeutschland	1888	—	3 900	18 215	29 946	1 257	192 104	58 987	304 409
	1887	—	*5 404*	*14 166*	*28 071*	*1 084*	*179 559*	*57 924*	*286 208*
III. Norddeutschland	1888	1 095	28 424	5 629	3 860	3 471	1 211	12 795	56 485
	1887	*918*	*25 836*	*8 473*	*4 219*	*2 011*	*821*	*12 867*	*55 145*
IV. Mitteldeutschland	1888	382	13 712	15 434	8 072	1 273	16 229	44 824	99 926
	1887	*243*	*12 948*	*11 463*	*7 281*	*1 245*	*15 474*	*34 451*	*83 105*
V. Ostdeutschland	1888	204 703	2 406	—	1 045	163	—	230	208 547
	1887	*210 020*	*2 481*	—	—	—	—	*1 040*	*213 541*
Zusammen I—V	1888	206 180	782 468	273 528	442 396	320 945	350 035	468 623	2 844 175
	1887	*211 181*	*804 677*	*258 959*	*454 639*	*305 732*	*329 585*	*434 714*	*2 799 487*
VI. Ausland	1888	9 877	7 070	9 957	25 040	122	23 706	—	75 772
	1887	*28 807*	*10 702*	*11 476*	*20 471*	*3 840*	*39 105*	—	*114 401*
Zusammen I—VI	1888	216 057	789 538	283 485	467 436	321 067	373 741	468 623	2 919 947
	1887	*239 988*	*815 379*	*270 435*	*475 110*	*309 572*	*368 690*	*344 714*	*2 913 888*

Es betrug hiernach der Versand dieser Bezirke, in Prozenten ausgedrückt:

	%		%
1. im Regierungsbezirk Oppeln	7,4	5. in den Rheinhafenstationen	11,0
2. im Ruhrrevier . . .	27,0	6. in Lothringen und	12,8
3. in der Provinz Westfalen	9,7	7. in Luxemburg . . .	16,1
4. in der Rheinprovinz .	16,0		

während an dem Empfange

	%		%
1. Nordwestdeutschland	mit 74,5	4. Mitteldeutschland	mit 3,4
2. Süddeutschland .	„ 10,4	5. Ostdeutschland .	„ 7,2
3. Norddeutschland .	„ 1,9	6. das Ausland . .	„ 2,6

betheiligt waren.

Hiernach hatte das Ruhrrevier den grössten Versand; von den innerhalb desselben versendeten Mengen verblieben jedoch in demselben allein 547 136 t = 69,3 % (1887: 553 841 t = 68,9 %); dasselbe Revier empfing sodann noch aus den übrigen 6 Bezirken 735 214 (1887: 725 616) t, zusammen also 1 282 350 t (1887: 1 279 457 t = 38,2 %) der Gesammtbeförderungsmengen von 3 396 657 (1887: 3 349 530) t aller Bezirke.

Von den Mengen, welche das Ausland auf dem Bahnwege bezog (75 772, 1887: 114 401 t), gingen hauptsächlich

a) aus dem östlichen Bezirke (Regierungsbezirk Oppeln):
18 190 t nach Polen,

b) aus den westlichen Bezirken
24 308 t nach Belgien;
6 126 „ „ Frankreich;
3 520 „ „ Italien.

Hinsichtlich der Produktion, welche sich auf 4 347 876 t (1887: 3 975 459 t) belief, ist zu bemerken, dass an derselben ausschliesslich 653 566 t Bruch- und Wascheisen, deren Vertheilung auf die einzelnen Staaten nicht angegeben worden ist,

Preussen	mit 80,9 %
Elsass-Lothringen	„ 14,7 „
Bayern	„ 1,3 „
die übrigen Deutschen Staaten . .	„ 3,1 „

betheiligt sind.

Als Orte, welche den grössten Versand aufzuweisen haben, sind zu nennen:

Diedenhofen . .	mit 210 140 t	Deutsch-Oth . .	mit 71 970 t
Gelsenkirchen .	„ 169 494 „	Maizières	„ 61 970 „
Hochfeld B. M. .	„ 159 855 „	Dortmund K. M. .	„ 61 487 „
Ruhrort Rhein .	„ 91 724 „	Bochum	„ 60 632 „
Oberhausen K. M.	„ 84 038 „	Rothe Erde . . .	„ 57 606 „
Neuwied . . .	„ 82 006 „	Berge-Borbeck . .	„ 56 414 „
Engers	„ 79 175 „	Peine	„ 50 497 „

während für den grössten Empfang aufgeführt sind:

Rothe Erde . .	mit 185 049 t	Eschweiler . . .	mit 34 560 t
Stieringen-Wendel	„ 75 900 „	„ -Aue .	„ 32 164 „
St. Ingbert . . .	„ 41 614 „	Burbach	„ 27 934 „
Neunkirchen . .	„ 37 634 „	Chemnitz	„ 27 499 „
Ars a. d. Mosel .	„ 36 270 „	Quint	„ 26 539 „
Oberlahnstein .	„ 35 990 „	Hannover . . .	„ 22 800 „
Dillingen . . .	„ 34 954 „	Stettin	„ 21 973 „

Was die Betheiligung der grösseren Deutschen Stromgebiete an der Roheisenbeförderung betrifft, so ist dasjenige

des Pregels	an 1 Station	im Durchgang .	mit	2 347 t
	„ 1 „	„ Ausgang . .	„	1 304 „
der Passarge u. des Elbingstromes	„ 1 „	„ Durchgang .	„	1 198 „
„ Weichsel	„ 3 Stationen	„ „ .	„	10 902 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ Eingang . .	„	11 736 „
	„ 1 Station	„ Durchgang .	„	49 521 „
	„ 1 „	„ Ausgang . .	„	3 510 „
„ Küstengewässer der Nordsee nördl. der Elbe	„ 1 „	„ Eingang . .	„	2 273 „
	„ 1 „	„ Durchgang .	„	3 325 „
„ Elbe	„ 5 Stationen	„ Eingang . .	„	54 345 „
	„ 5 „	„ Durchgang .	„	173 831 „
	„ 1 Station	„ Ausgang . .	„	3 593 „
„ Ems	„ 1 „	„ Eingang . .	„	5 455 „
	„ 1 „	„ Durchgang .	„	5 819 „
des Rheins	„ 7 Stationen	„ Eingang . .	„	164 803 „
	„ 2 „	„ Durchgang .	„	133 449 „
	„ 7 „	„ Ausgang . .	„	47 118 „

vertreten.

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 246 721 t

davon		mit	
in Pillau	3 609 t	3 109 t	aus Deutschen Häfen,
„ Danzig	10 769 „	14 097 „	„ Belgien,
„ Stettin	91 207 „	1 582 „	„ d. Niederlanden,
„ Lübeck . . .	2 890 „	215 726 „	„ Grossbritannien
„ Hamburg . . .	132 256 „	3 402 „	„ Schweden,
„ Geestemünde .	6 000 „	100 „	„ Dänemark,
		105 „	„ Russland,
		8 555 „	„ Spanien,
		1 „	„ Frankreich.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 20 220 t

davon		mit	
in Danzig . . .	1 571 t	25 t	nach Deutschen Häfen,
„ Hamburg . .	18 649 „	806 „	„ Grossbritannien,
		104 „	„ Belgien,
		3 „	„ d. Niederlanden,
		1 599 „	„ Italien,
		1 546 „	„ d. Verein. Staaten Nordamerikas,
		3 941 „	„ Californien,
		378 „	„ Mexiko,
		232 „	„ Südamerika,
		1 850 „	„ Australien,
		6 100 „	„ China,
		3 545 „	„ Japan,
		91 „	„ diversen Staaten.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 17,2 km lange Strecke Bufleben-Grossenbehringen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 478 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Theilnahme der Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 808 vom 18. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen. Begleitschreiben zum VI. Nachtrag zu dem „arithmetischen Verzeichnisse der Fahrscheine usw." und dem III. Nachtrag zu der im August 1889 erschienenen Ausgabe des „alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisses" (abgesandt am 21. v. Mts.).

Nr. 822 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Gedächtnissfeier der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 829 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 862 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preis-Ausschusses, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 866 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend das Verlassen und Wiederbetreten des in den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr einbezogenen Gebietes (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 867 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 11/12. Februar d. J. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 887 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 930 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, betreffend den Vereins-Rundreise- usw. Verkehr (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Bilanz- und sonstigen Differenzen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Infolge von Interpellationen gab der Handelsminister im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses folgende Erklärung ab: Ich möchte es vorziehen, bezüglich der allgemein aufgeworfenen Frage der Verwendung von Ausländern bei Eisenbahngesellschaften mich auf den vorliegenden Fall zu beschränken und auch von der Erörterung der Frage Abstand zu nehmen, ob es möglich wäre, durch ein Gesetz jene Bestimmung der Konzessionsurkunde der Staatseisenbahn-Gesellschaft abzuändern, welche dieselbe ermächtigt, auf gewisse Posten Ausländer zu berufen. Was nun die Staatseisenbahn-Gesellschaft betrifft, so ist bekannt, dass die bisherige gemeinsame Baudirektion mit 1. Juni d. J. aufgelöst und dass der Baudienst des Oesterreichischen Netzes mit dem Wiener Direktorium vereinigt werden wird. Infolge der Auflösung der Baudirektion wird der mit dem Vorsitze im Wiener Direktorium betraute gesellschaftliche Baudirektor Herr de Serres aus dieser Stellung und aus dem exekutiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden. Es ist uns ferner die Zusicherung gegeben worden, dass die Mitglieder des Wiener Direktoriums künftighin nur Oesterreicher sein werden, und dass auch im exekutiven Dienste des Oesterreichischen Netzes der Gesellschaft in Zukunft nur Inländer Verwendung finden sollen. Was die Affaire Joubert (Präsident der Gesellschaft) betrifft, so ist uns die Mittheilung zugekommen, dass er aus Anlass der Anklage, welche gegen die Administration der falliten Société des Métaux wegen Accaparement und Vertheilung fiktiver Dividenden erhoben wurde, eine Citation vor die Police correctionnelle erhielt. Herr Joubert hat jedoch bisher die hervorragende Stellung, die er bei grossen Finanzinstituten in Paris bekleidet, nicht niedergelegt. Es scheint nach den in den betreffenden geschäftlichen Kreisen in Paris darüber herrschenden Anschauungen die blosse Citation vor die Police correctionnelle noch kein ausreichender Grund zu sein, um solche Stellungen sofort niederzulegen. Sollte die Anklage gegen Herrn Joubert eine für denselben ungünstige Wendung nehmen, so zweifle ich keinen Augenblick, dass er die Konsequenzen, die sich für ihn hieraus im Hinblick auf seine Stellung bei der Staatsbahngesellschaft ergeben, selbst ziehen werde. Was den Pensionsfonds betrifft, so hat die Regierung schon vor längerer Zeit die Aufmerksamkeit der Gesellschaft darauf gelenkt, dass der Stand des Pensionsfonds den heutigen versicherungstechnischen Anforderungen in Bezug auf die dauernde Sicherung der Solvenz nicht entspricht. Die Gesellschaft hat die Richtigkeit dieser Bemerkung dadurch anerkannt, dass sie die Pensionsstatuten einer Revision unterzog und dem Fonds neue Zuflüsse eröffnete, welche eine Besserung seines Standes ermöglichen. Weiter wurden Bestimmungen getroffen, welche dem Wesen nach einer Haftung der Gesellschaft für die Solvenz des Fonds gleichkommen, indem dieselbe die Verpflichtung übernahm, die Abgänge durch Vorschüsse zu bedecken, die mit $1^1/_2$ % verzinslich und nur bedingungsweise beim Eintritt von Gebahrungsüberschüssen rückzahlbar sind. Die Gesellschaft versichert, dass der Höhepunkt der Belastung schon überschritten sei. Ein Urtheil darüber muss ich mir bis nach der demnächst gewärtigten Vorlage der abverlangten detaillirten Nachweisungen vorbehalten. Bei dem gleichfalls besprochenen Iglavaviadukt haben sich vor etwa 12 Jahren in dem Fundamente des einen Landpfeilers Setzungen gezeigt, infolge dessen Bewegungen im Mauerwerk dieses Pfeilers eintraten. Damals wurde aufsichtsbehördlich eine periodische Revision von 14 zu 14 Tagen angeordnet. Dieselbe hat bis zum Jahre 1888 unausgesetzt stattgefunden. Jetzt scheint die Konsolidirung dieses Fundaments soweit vorgeschritten zu sein, dass die zuletzt gemesssene Bewegung nur noch ein Millimeter beträgt. Ich habe indess Anlass genommen, eine neuerliche amtliche Besichtigung des Viadukts anzuordnen. — Die Regierung hat endlich schon vor längerer Zeit die Gesellschaft aufmerksam gemacht, dass in ihrer Bilanz Aktivposten figuriren, die nach den Grundsätzen strenger Solidität als solche nicht anerkannt werden können. Die Gesellschaft hat ihre Geneigtheit erklärt, den in dieser Richtung gemachten Beanstandungen Rechnung zu tragen und hat auch hierüber Vorschläge gemacht. Diese sind einer eingehenden Prüfung seitens der Aufsichtsbehörden unterzogen worden, und vor wenigen Tagen ist die Entscheidung der Regierung der Gesellschaft zugekommen. Diese Entscheidung enthält zugleich eine bindende Norm für die künftige Bilanzaufstellung der Gesellschaft.

Das zweite Geleise der Carl Ludwigbahn.

Die Regierungsvorlage hierüber wurde im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses angenommen. Gleichzeitig wurde eine Resolution beschlossen, mit welcher die Regierung aufgefordert wird, die Carl Ludwigbahn zu verstaatlichen und zwar sobald das zweite Geleise fertiggestellt sein wird. Bau einer zweiten Verbindungslinie zwischen Wien und Triest.

Ueber die vielen in dieser Angelegenheit überreichten Petitionen wurde vom gedachten Ausschusse folgende Resolution beschlossen:

„Mit Hinweisung auf die früheren Berichte des Eisenbahnausschusses, betreffend eine direkte unabhängige Staatseisenbahnverbindung der Seehandelsstadt Triest mit der Kronprinz Rudolfbahn und um Herstellung des weiteren Anschlusses derselben an die Giselabahn und mit Bezug auf den diesbezüglichen, früher schon vom Abgeordnetenhause gefassten Beschluss werden sämmtliche Petitionen der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der neuerlichen und dringenden Aufforderung abgetreten, zur Wahrung und zur Förderung der Unabhängigkeit der volkswirthschaftlichen, handels- und verkehrspolitischen Interessen dieser Reichshälfte und zum erfolgreichen Schutze des heimischen Seehandels-Emporiums Triest, welches durch die bevorstehende Freihafenauflassung tiefeingreifenden Umwälzungen entgegengeht, im Reichsrathe entsprechende Gesetzesvorlagen ehethunlichst zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen."

Konversion der 5% Goldobligationen der Elisabethbahn.

Der unter dieser Ueberschrift in Nr. 14 S. 154 d. Ztg. mitgetheilte Gesetzentwurf wurde vom vorgedachten Ausschusse ohne alle Debatte angenommen. Als Geschichte dieser Obligationen tragen wir folgendes nach:

Die Einlösung der Elisabethbahn erfolgte auf Grund des Gesetzes vom 23. Dezember 1881 und wurde im Jahre 1886 vollzogen. Bei dieser Einlösung wurde den Aktionären freigestellt, ob sie für ihre Aktien 5%, in Gold verzinsliche Eisenbahn-Schuldverschreibungen erhalten oder ob sie ihre Aktien zu Eisenbahn-Schuldverschreibungen abstempeln lassen wollen, in welch letzterem Falle ihnen die frühere Verzinsung in Papier und Silber erhalten bliebe, und zwar für die alte Linie der Elisabethbahn eine $5^3/_4$%, für die Linz-Budweiser Bahn eine $5^1/_4$% und für die Salzburg-Tiroler Linie eine 5%. Der Finanzminister versprach denjenigen Aktionären, welche die Papier- und Silberverzinsung wählen würden, dass ihre Titres bis zum Jahre 1912 nicht konvertirt werden sollen, wogegen die Regierung dem Verwaltungsrathe der Elisabethbahn gegenüber ausdrücklich erklärte, dass sie eine Garantie gegen eine eventuelle Konversion der neuen 5% Goldobligationen nicht gewähren könne. Das gesammte Aktienkapital der Elisabethbahn betrug 68 Millionen Gulden. Hiervon wurde ein Betrag von 42,6 Millionen Gulden in Goldobligationen umgetauscht, während der Rest mit Beibehaltung der Papier-, resp. Silberverzinsung abgestempelt wurde. Seither ist durch die reguläre Amortisation der Betrag der 5% Goldobligationen auf rund 42,5 Millionen Gulden herabgesetzt worden. Die Konversion der 5% Goldobligationen wurde bis jetzt nicht ausgeführt, weil man die Rente der Aktionäre, welche durch die Verstaatlichung jedenfalls ein Opfer brachten, indem seither die Rentabilität der Bahn bedeutend gestiegen ist, nicht sofort nach der Einlösung vermindern wollte.

Nichtbelastung einer steuerfreien Eisenbahn mit Umlagen (Rechtsfall).

Die im Mai 1887 eröffnete Gaisbergbahn, welcher konzessionsmässig eine 30jährige Steuerfreiheit zugestanden worden ist, wurde vom Salzburger Landesausschusse als steuerpflichtig erklärt und die (staatliche) Steuer-Lokalkommission in Salzburg aufgefordert, zum Zwecke der Bemessung der Landessteuer der Gaisbergbahn-Aktiengesellschaft die ideelle Erwerb- und Einkommensteuer vorzuschreiben. Dieses Ansinnen wurde von der Lokalkommission zurückgewiesen, weil eine derartige Amtshandlung mit Rücksicht auf die gesetzliche Steuerfreiheit der Gesellschaft unzulässig sei. Das K. K. Finanzministerium anerkannte zwar die Verpflichtung der staatlich steuerfreien Bahn zur Leistung der Landes- und Kommunalsteuern, doch lehnte es die nachgesuchte zwangsweise Anhaltung der Lokalkommission zur Bemessung der ideellen Erwerbssteuer deshalb ab, weil sie durch kein Gesetz hierzu gezwungen werden könne. Gegen diesen Erlass überreichte der Landesausschuss von Salzburg eine Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe. In derselben wird ausgeführt, dass die Befreiung von der staatlichen Erwerbs- und Einkommensteuer nicht auch die Befreiung von der Landes- und Gemeindesteuer bedinge, denn die letztere sei nicht ein Accessorium zu der staatlichen, sondern eine ganz selbständige Steuer, deren Rechtstitel nicht in der Staatssteuer, sondern in der gesetzgebenden Gewalt des Landtages begründet sei. Wenn nun aber dem Lande das Recht zusteht, Steuern unabhängig vom Staate vorzuschreiben, dann haben auch die Steuerbehörden die Pflicht, das Land zu untersützen, und das Finanzministerium hätte die Gaisbergbahn zur Vorlage der verlangten Behelfe zwingen müssen. Der Beschwerdevertreter betonte bei der Verhandlung, dass die Gaisbergbahn ein sehr gutes Unternehmen sei, dessen Gewinn jedoch in das Ausland wandere und dass dem Lande eine bedeutende Einnahme entgehe, wenn das Finanzministerium nicht zu einer Aenderung seines Ver-

haltens veranlasst werde. Der Vertreter der Gaisbergbahn entgegnete, dass es an den gesetzlichen Voraussetzungen für die Bemessung von Umlagen fehle, da eine staatliche Steuer nicht bestehe. Das Begehren des Landesausschusses sei nach Recht, Gesetz und Praxis abzuweisen. Der Oesterreichische Eisenbahnkredit würde, eben weil die Interessenten der Gaisbergbahn Ausländer seien, empfindlich leiden, wenn es zulässig wäre, ein von der Steuerpflicht befreites Unternehmen dennoch zur Steuerleistung heranzuziehen. Die Angelegenheit sei von grosser Tragweite für eine ganze Reihe steuerfreier Eisenbahnen. Der Verwaltungs-Gerichtshof erkannte auf Abweisung der Beschwerde, weil es eine unabweisliche Konsequenz des Systems der Landesumlagen sei, dass sie an die thatsächlich vorgeschriebenen Staatssteuern gebunden bleiben, somit eine Besteuerung der Gaisbergbahn in Form von Zuschlägen zur Staatssteuer, da eine solche gar nicht besteht, nicht erfolgen könne.

Neue Ausgabe des „Kondukteurs".

Das offizielle Kursbuch der Oesterreichischen Eisenbahnen wird nach den Beschlüssen der Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren eine Umgestaltung erfahren, durch welche eine grössere Uebersichtlichkeit und leichtere Orientirung für das reisende Publikum erzielt werden soll, wobei das vom Deutschen Reichspostamte herausgegebene Kursbuch als Muster vorschwebte. Den Grundzügen für die Herstellung des Kursbuches ist diesfalls zu entnehmen, dass die Darstellung der Fahrpläne in 5 Abtheilungen durchzuführen ist, welche zu umfassen haben: 1. den Wiener Lokalverkehr, 2. südliches Oesterreich, Bosnien und Herzegowina, 3. nördliches Oesterreich, 4. Ungarn, 5. Ausland. Den Abtheilungen 2, 3 und 4 ist je ein Verzeichniss der darin enthaltenen Eisenbahnen, sowie je eine Uebersichtskarte des betreffenden Gebietes vorzuheften. In der Abtheilung 5 sind die Uebersichtskarten je nach Bedarf zu vertheilen. Die einzelnen Abtheilungen sind auf verschiedenfarbigem Papier zu drucken, und zwar die 1., 3. und 5. auf rosa, die 2. und 4. auf weissem Papier. Die Stationsnamen, welche bisher zweimal, nämlich für die Hin-, dann für die Rückfahrt in umgekehrter Reihenfolge angeführt wurden, sollen in Hinkunft nur einmal, in der Regel in der Mitte des Fahrplanbildes erscheinen. Links davon sind die von oben nach unten zu lesenden Fahrzeiten in der Reihenfolge der Stationsnamen, rechts von diesen die von unten nach oben zu lesenden Fahrzeiten der entgegengesetzten Richtung — beiderseits in schwarzer Umrahmung — anzugeben. Die Fahrtrichtungen sind durch Pfeile zu kennzeichnen. Die Stationsnamen der Zweiglinien und Anschlussbahnen werden typographisch besonders kenntlich gemacht. Die erste nach diesen Grundzügen hergestellte Ausgabe des Kursbuches ist für Ende Mai dieses Jahres in Aussicht genommen, doch wird dieselbe möglicherweise erst am 1. Juli d. J. erscheinen können. Die Direktorenkonferenz genehmigte auch ein Uebereinkommen mit der Firma R. v. Waldheim bezw. deren Rechtsnachfolger bezüglich der Herausgabe des „Kondukteurs" nach diesen Grundzügen zu dem bisherigen Preise, gültig für 3 Jahre vom 1. März d. J. an. Die Firma Waldheim verpflichtete sich, während der Dauer des gegenwärtigen Uebereinkommens jährlich 3 000 fl. vom Jahre 1890 angefangen zu Gunsten des Oesterreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds zu widmen.

Die Verkehrsentwickelung der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Die seit Jahren steigende Entwickelung dieses Bahnverkehrs vollzieht sich nun in einem mehr rascheren Tempo, so dass sie bald die Staatsgarantie nicht mehr in Anspruch nehmen wird. Die garantirte Linie scheint nämlich die ungarantirte, d. h. also die Nordwestbahn die Elbethalbahn bald überflügeln zu wollen. Die provisorisch aufgestellten Ausweise geben speziell bei der Nordwestbahn kein genaues Bild der Einnahmen, da in der Regel etwa 2 % von den Einnahmen zurückgehalten werden behufs eventuellen Ausgleiches bei den definitiven Abrechnungen. So kommt es, dass die provisorischen Ausweise der Nordwestbahn vom 1. Januar bis 31. Dezember 1889 nur eine absolute Einnahmeziffer von 8,8 Millionen Gulden enthalten, während die im offiziellen „Centralblatt für Eisenbahnen" veröffentlichten Jahresausweise die Einnahmen der Nordwestbahn für 1889 mit 8,9 Millionen Gulden angeben. Gegenüber den Einnahmen des Jahres 1888 ergibt sich das Plus von 0,52 Millionen Gulden. Hierbei ist noch zu bemerken, dass in diesem Jahresausweise die definitiven Abrechnungen nur bis Ende September 1889 berücksichtigt sind, so dass die aus den Abrechnungen für Oktober, November und Dezember zu gewärtigenden Rektifikationen überdies in Anschlag zu bringen sind. Auch seit Beginn dieses Jahres bewegt sich der Verkehr auf der Nordwestbahn in aufsteigender Richtung und haben bereits die ersten 5 Wochen ein Plus von rund 53 000 fl. erbracht. Einen wesentlichen Antheil an der Verkehrsbesserung hat die von der Nordwestbahn hergestellte direkte Verbindung des Wiener Bahnhofes mit der Donau-Uferbahn, wodurch die Transporte von und nach Ungarn der Nordwestbahn nicht mehr von Znaim aus, sondern schon in der nächsten Nähe des Wiener Hauptbahnhofes zukommen. Die Hauptlinie wird hierdurch in bedeutend höherem Maasse befrachtet, als dies bisher der Fall war. Dazu kommt, dass die Nordwestbahn an der überreichen Zuckerproduktion der vorletzten und letzten Campagne in ansehnlichem Maasse partizipirt. Es fällt besonders ins Gewicht, dass infolge der zunehmenden Ausfuhr von Böhmischem Zucker nach dem Süden der Monarchie sowohl als auch nach Italien die Transporte die Hauptlinie in ihrer ganzen Länge durchlaufen. Dazu tritt endlich noch die bevorstehende Transaktion mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft wegen Uebernahme ihrer Frachten von der unteren Donau nach Mitteldeutschland beim Umschlage in Korneuburg.

Projekt Meran-Landeck: Konzessionsgesuch.

Die Bankfirma E. Schwarz Söhne in Bozen ist bei dem Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahnverbindung von Meran über Naturns, Schlanders, Eyrs, Glurns, Nauders, Finstermünz, Pfunds und Ried nach Landeck mit einer Abzweigung von Pass Finstermünz nach Martinsbruck zum Anschluss an die von der Graubündener Eisenbahngesellschaft auf Schweizerischem Gebiete projektirte Eisenbahnlinie von Chiavenna über den Majolapass und Zernetz nach Martinsbruck eingekommen.

Spezielle Ueberwachung der eisernen Brücken.

Eine solche besteht seit vielen Jahren auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die eisernen Brücken werden nämlich alljährlich durch eigens zu diesem Zwecke abgeordnete fachkundige Organe einer genauen Revision unterzogen, indem diese, mit den nöthigen Utensilien und Werkzeugen ausgerüstet und von einer Anzahl tüchtiger Brückenschlosser begleitet, sämmtliche Brücken besichtigen, lose gewordene Nieten verstemmen, lockere Schrauben anziehen und versichern lassen, Belastungsproben während des Zugverkehres vornehmen, die Seitenschwankungen messen usw. Auch für die Erhaltung des Brückenanstriches, bezw. das Fernhalten des Rostes, bestehen entsprechende, auf die gute Konservirung der Brücken abzielende Vorschriften. Der Aufwand für diese konsequent betriebene spezielle Revision und Reparatur von 614 eisernen Brücken mit 1 261 Oeffnungen im Bereiche aller, von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Linien mit etwa 906 km Gesammtlänge stellte sich, wie das „C.-Bl. f. E." berichtet, im Durchschnitte jährlich auf etwa 3 000 fl.

Schnellzugverbindung Wien-Venedig-Rom.

Die schnellste Verbindung zwischen Wien-Venedig und Rom ist durch die gegenwärtige Fahrordnung der Oesterreichischen Staatsbahnen bewerkstelligt worden. Abfahrt von Wien Westbahnhof 9 Uhr 15 Min. Abends via Amstetten-Pontafel, Ankunft in Venedig am folgenden Tage 2 Uhr 20 Min. Nachm., in Mailand 10 Uhr 45 Min. Abends, in Florenz 10 Uhr 35 Min. Abends und in Rom nach einer Fahrt von etwa 32½ Stunden um 6 Uhr 10 Min. Früh. In der Gegenrichtung Rom Abfahrt 11 Uhr 15 Min. Abends, Ankunft Wien Westbahnhof den zweiten Tag 8 Uhr Früh.

Darlehen zum Ausbau der Budapester Ringbahn.

Die an diesem Ausbau sehr interessirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat an den Ungarischen Staat zu diesem Zwecke ein Darlehen von 2 500 000 fl. gewährt (und bereits am 1. d. Mts. an die Staatskasse abgeführt), welches in 72 jährigen Annuitäten zu 5½ % zurückgezahlt werden soll. Den Betrieb dieser Bahn führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Lokalbahnen des Békéser Komitates.

Das Ungarische Amtsblatt, sowie das offizielle Fachblatt des Ungarischen Handelsministeriums publiziren die der Berliner Firma Soenderop & Co. ertheilte Konzessionsurkunde für den Bau und Betrieb der sogen. Békéser Lokalbahnen, welche folgende Linien in sich begreifen und zwar Dévaványa-Szeghalom-Véztö-Kót als Hauptlinie und die von der zukünftigen Station Szeghalom führende Flügelbahn. Beide sind nach dem G.-A. XXXI 1880, betreffend die Lokalbahnen und dem G.-A. IV 1888 (die Novelle hierzu) zu erbauen und zu betreiben.

Die Lokalbahn Szolnok-Félegyháza.

Die Grundbesitzer der Umgegend dieser dem Dr. Wilhelm Vladár konzessionirten Bahn hielten am 17. d. Mts. eine Versammlung, in welcher die finanzielle Durchführung beschlossen wurde. Das zum Bau dieser Bahn nothwendige Kapital von 1 550 000 fl. wird durch die Ausgabe von Stammaktien gegen baare Bezahlung von 550 000 fl. und von 1 000 000 fl. in Prioritätsaktien beschafft. Die Versammelten, welche einen Grundbesitz von 30 000 Joch repräsentirten, erklärten sich zur Ueber-

nahme von Stammaktien für 80000 fl. bereit und wählten ein Komitee zur Einleitung des Baues und weiteren Besorgung der nothwendigen Arbeiten.

Die Wiener Linienwälle. Börsenbericht und Kursnotiz. Die von Sr. Majestät dem Kaiser den Wienern gegebene Verheissung, dass die Linienwälle fallen und dadurch die Stadt eine für deren Aufblühen so nothwendige Erweiterung erfahren werde, ist durch den von der Regierung im Reichsrathe hierüber, sowie über den theilweisen Wegfall der Verzehrungssteuer eingebrachten Gesetzentwurf verwirklicht worden, welcher letztere nur für wenige Luxusartikel, und auch zu sehr ermässigten Sätzen, verbleiben soll. Zugleich wurde in dieser Vorlage die endliche Realisirung einer Stadtbahn in Aussicht gestellt, zu welcher ein Theil des durch die Niederreissung der Wälle gewonnenen Terrains verwendet werden wird. Unter diesem Eindrucke hoben sich alle lokalen Werthe, während die internationalen schwächer blieben; dessen ungeachtet profitirten die Bahnen, allen voran wieder die Böhmischen, und es notirten: Nordbahn 2640, Carl Ludwigbahn 194,75, Oesterreichische Nordwestbahn (auch mit Rücksicht auf die vorerwähnte Verkehrs-Entwickelung) 205, Elbethalbahn 223,50, Staatsbahn 219,70 und Südbahn 135,75, für welche letztere von Paris und Berlin bedeutende Kaufanträge kamen, da eine Dividende von 20 Frcs. = 4 % Verzinsung des Anlagekapitals in Aussicht steht.

Verschiedenes.

Die feierliche Betriebseröffnung der Forthbrücke wird, wie wir bereits in Nr. 16 S. 185 d. Ztg. mitgetheilt haben, am Dienstag, den 4. März d. J. stattfinden. Ueber dieselbe entnehmen wir dem „Centralblatt d. Bauverw." folgendes: Der Prinz von Wales selbst hat sein Erscheinen bei der Eröffnungsfeier zugesagt und wird, indem er den letzten verbindenden Bolzen einfügt, gewissermaassen die letzte Hand an das grosse Werk legen. Ueber die Festordnung ist im einzelnen folgendes bekannt geworden: Am 3. März wird der Prinz von London aus über Edinburg in Dalmeny eintreffen, wohin ihn der Lord Roseberry zu Gaste geladen hat. Die Direktoren der Brücke nebst den übrigen geladenen Gästen reisen am Morgen des Eröffnungstages von Edinburg aus mittelst Sonderzuges nach Dalmeny, um hier die Fürstlichen Gäste zu erwarten. Der Zug wird hierauf über die Brücke an dem am jenseitigen (nördlichen) Ufer des Firth of Forth gelegenen Orte North Queensferry vorüber bis nach Inverkeithing geführt, von wo nach kurzem Aufenthalt die Rückfahrt nach North Queensferry angetreten wird. Zwei hier bereit gehaltene Dampfer nehmen die Fürstlichen Personen nebst Gefolge sowie die übrigen Festtheilnehmer auf zur Besichtigung der Brücke auch von der Wasserseite. Nach North Queensferry zurückgekehrt, wird sodann die Rückfahrt über die Brücke angetreten, auf der Mitte derselben Halt gemacht und hier der letzte Nietbolzen vom Prinzen von Wales befestigt. Im Anschluss an diese Feierlichkeit wird in North Queensferry in einem besonders zu diesem Zwecke errichteten Raume, in welchem auch die Entwürfe der Brücke gezeigt werden, die Eröffnung des Werkes bei festlichem Mahle begangen.

Von Deutscher Seite wird im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn v. Maybach — einer Einladung des Aufsichtsraths der Forthbrücke entsprechend — der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mehrtens in Bromberg an der Eröffnungsfeier theilnehmen.

Die gesammte Längenausdehnung der Brücke beträgt nach derselben Quelle 2720 m, ihre grösste Spannweite 519 m; die erstere wird wohl von der Viktoriabrücke in Montreal und von der Taybrücke übertroffen, doch reichen die grössten Spannweiten dieser Brücken — rund 106 bezw. 75 m — nicht an diejenige der Forthbrücke heran. Selbst die grösste Spannweite der East River-Hängebrücke ist um 33 m geringer als diejenige der Forthbrücke.

Berichtigung. Bei den in Nr. 12 S. 125 d. Ztg. aufgeführten Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1/1. 90 unterstellten Strecken muss es bei 1 b heissen:

Württembergische Eisenbahnverwaltungen „1593,38" statt 1585,90 km.

Es steigt somit die Kilometerzahl der den unter a—g aufgeführten Verwaltungen unterstellten Linien auf 40736,929 km und die Gesammt-Betriebslänge auf 72807,081 km.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 1. April 1890 werden im Bezirke der unterzeichneten Eisenbahndirektion ausserhalb der Eisenbahnstationsorte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern Güternebenstellen eingerichtet. Wo der Sitz der Güternebenstelle sich befindet, auf welche Orte sich deren Thätigkeit erstreckt und mit welchen Eisenbahnstationen dieselbe in Verbindung steht, wird von dem zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte bekannt gemacht werden.

Die Güternebenstellen übernehmen für die betreffenden Eisenbahnstationen Eil- und Frachtstückgüter zur Beförderung und liefern dort ankommende Güter aus. Die Zuführung der Güter aus dem Ortsbereiche der Nebenstelle zur Station und die Abführung in umgekehrter Richtung erfolgt durch die Eisenbahnverwaltung.

Die Nebenstelle sowie der Rollfuhrdienst werden zunächst von der zugehörigen Eisenbahnstation, im übrigen von dem zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt und der unterzeichneten Eisenbahndirektion beaufsichtigt.

Die Annahme und Auslieferung der Stückgüter durch die Nebenstellen bezw. die Beförderung der Güter von und nach der zugehörigen Eisenbahnstation erfolgt nach Maassgabe

a) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nebst zusätzlichen Bestimmungen,
b) der allgemeinen Tarifvorschriften,
c) dieser Bekanntmachung sowie der für die Abfertigung durch die Nebenstellen und die Beförderung von und bis zu der Station durch das zuständige Königliche Eisenbahn-Betriebsamt veröffentlichten Gebühren und Vorschriften.

In der Regel werden, abgesehen von den Sätzen des Eisenbahntarifs nur Rollgebühren für die Beförderung aus dem Ortsbereich der Nebenstelle zur Eisenbahnstation und umgekehrt, an einzelnen Punkten ausserdem aber auch Zuschläge für die Abfertigung erhoben.

Bezüglich der Berechnung und Abrundung der für die Nebenstellen zur Erhebung kommenden Gebühren gelten dieselben Bestimmungen wie bei den Frachten.

Als Lieferfristen im Verkehr mit den Nebenstellen gelten die nach den reglementarischen Bestimmungen sich für die betreffende Eisenbahnstation ergebenden Zeiten unter Zurechnung der seitens der Aufsichtsbehörde etwa genehmigten und in solchem Falle besonders bekannt gegebenen festen Zuschläge. Diese Fristen, welche auch für den Verkehr der etwa durch die Nebenstelle bezw. das bahnamtliche Rollfuhrwerk bedienten Zwischenorte gelten, beginnen bezw. enden mit Annahme bezw. Auslieferung des Guts.

Für die Güternebenstellen sind besondere Dienststunden festgestellt.

Die Bekanntmachung der für die Nebenstelle zur Erhebung gelangenden Gebühren, der Lieferfristzuschläge und Dienststunden, des Fahrplans für den Rollfuhrverkehr, des Verfahrens für die Anmeldung abzuholender Versandgüter sowie sonstiger allgemeiner Vorschriften erfolgt nach Ermessen des zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts durch öffentliche Blätter beziehungsweise Aushänge auf der Station, bei der Nebenstelle und an anderen geeigneten Orten im Bereiche der Nebenstellen.

Der Dienst der Nebenstellen beschränkt sich auf die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Stückgut (Eil- und Frachtgut) im Einzelgewicht von nicht über 500 kg. Eil- und Frachtstückgüter, welche nach dem Ermessen der einzelnen Nebenstellen bezw. der zugehörigen Stationen wegen ihrer Form und ihres Umfanges zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen sich nicht eignen, ferner Güter, welche nach den Bestimmungen des Betriebsreglements von der Eisenbahnbeförderung gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, werden überhaupt nicht, lebende Thiere nur in Käfigen angenommen.

Bei der Beförderung nach und von dem Bereiche der Nebenstelle wird zwischen Eil- und Frachtstückgut ein Unterschied nur insofern gemacht, als die Aufnahme der Eilgüter bei den Nebenstellen bis kurz vor Abfahrt der Rollgeschirre, ihre Zustellung am Versand- bezw. Bestimmungsorte vor den Frachtstückgütern und ihre Beförderung nach und von der Eisenbahnstation bei Unzulänglichkeit des Wagenraumes ebenfalls vor den Frachtstückgütern zu erfolgen hat.

Die Rollgeldsätze werden für die Beförderung von Eilgut um ein Drittel erhöht.

Frachten und Nachnahmen werden von den Nebenstellen eingezogen und ausgezahlt; auf den zwischen dem Sitz der Nebenstelle und der Eisenbahnstation belegenen Orten, wo Güter zur Beförderung von dem bahnamtlichen Rollfuhrwerk angenommen werden, sind weder Frankaturen noch Nachnahmen zulässig.

Von der Nebenstelle werden die auf der zugehörigen Station ankommenden

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. I.)

Zu Nr. 18. (1890.)

Stückgüter, deren Abholung dort nicht durch den Empfänger selbst oder durch Bevollmächtigte erfolgt, den Empfängern an die Behausung zugeführt; die vollen, für die Beförderung bis zum Sitze der Nebenstelle geltenden Rollgeldsätze werden auch dann erhoben, wenn die Empfänger das Gut in dem Geschäftsraume der Nebenstelle abnehmen. Der Nebenstelle werden alle für den Ortsbereich derselben bestimmten, auf der zugehörigen Station eingehenden Güter zugeführt, auch wenn die Frachtbriefe nicht auf die Nebenstelle adressirt sind.

Diejenigen im Ortsbereiche der Nebenstelle oder in den vom bahnamtlichen Rollfuhrwerk zu bedienenden Zwischenorten wohnenden Empfänger, welche ihre auf der zugehörigen Station ankommenden Güter nicht zugestellt haben wollen, müssen dies der Station nach Maassgabe der Bestimmung im § 59 Absatz 7 des Betriebsreglements und unter Benutzung eines vorgeschriebenen Formulars rechtzeitig und schriftlich anzeigen. Die von Güterempfängern im Geschäftsbereiche der Nebenstelle bei der betreffenden Eisenbahnstation bisher niedergelegten Erklärungen über Selbstabholung und Bevollmächtigungen über Abfuhr der Güter durch Dritte werden, da bei den Empfängern der Wunsch zukünftig die Nebenstelle zu benutzen vorausgesetzt werden darf, nach Einrichtung der Nebenstelle nicht mehr beachtet werden, es sei denn, dass der Eisenbahnstation die entgegengesetzte Willensmeinung erklärt wird. Ausserhalb des Ortsbereiches der Nebenstelle wohnende Empfänger, welche ihre auf der Station eingehenden Frachtgüter bei der Nebenstelle empfangen wollen, haben der Eisenbahnstation oder der Nebenstelle schriftliche Erklärung hierüber abzugeben.

Zum Versand mit der Eisenbahn bestimmte Stückgüter werden von der Behausung abgeholt, sofern der Nebenstelle ein bezügliches Verlangen in vorgeschriebener Weise ausgesprochen worden ist.

Bei der Uebergabe von Stückgütern an die Nebenstelle hat der übergebende Versender einen vorschriftsmässig ausgestellten Frachtbrief beizufügen oder die tarifmässige Schreibegebühr zu zahlen, wenn er die Ausfüllung des Frachtbriefes durch die Nebenstelle beansprucht. Die Annahme findet nur insoweit statt, als die Beförderung zur Eisenbahnstation erfolgen kann bezw. Raum zur Lagerung vorhanden ist.

Erfolgt die Uebergabe des Guts unmittelbar an den Fuhrmann der Nebenstelle, so ist stets ein vorschriftsmässig ausgefüllter Frachtbrief beizufügen. Die Eisenbahn haftet in diesem Falle für das im Frachtbriefe angegebene Gewicht erst dann, wenn die eisenbahnamtliche Nachwiegung die Richtigkeit desselben ergeben hat.

Beschwerden über Unregelmässigkeiten der Nebenstellen in der Güterabfertigung bezw. der bahnamtlichen Beförderung der Güter sind bei der Station, zu welcher die Nebenstelle gehört bezw. bei dem zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt anzubringen.

Jede weitere Auskunft in betreff der Einrichtung der Nebenstellen und des bei Inanspruchnahme derselben zu beobachtenden Verfahrens wird auf Wunsch der Betheiligten vom Verwalter der Nebenstelle gewährt.

Erfurt, den 1. März 1890. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Eröffnung der Haltestelle Alten bei Dessau für den Güterverkehr von und nach der daselbst angeschlossenen Zuckerraffinerie findet am 1. März d. J. nicht statt. Der Tag der Eröffnung wird besonders bekannt gemacht.

Die für verschiedene Verkehre bereits veröffentlichten Tarifsätze für die Haltestelle Alten treten daher erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Haltestelle in Kraft.

Erfurt, den 26. Februar 1890. (500)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, sowie Berlin-Mitteldeutscher Verkehr. Am 1. März d. J. gelangt Nachtrag V zum Lokal-Gütertarife des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Bestimmungen über die Zulassung von Getreide in loser Schüttung zur Beförderung, neue Entfernungen für die Station Alten, sowie für die Stationen Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wangenheim der Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, und Aufnahme des Lokal- und direkten Verkehres der Werra-Eisenbahn in den Ausnahmetarif 21 für bestimmte Düngemittel etc. Die eintretende Erhöhung einer Entfernung gilt erst vom 15. April d. J.

Auf der Station Alten ist der Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, auf den übrigen neuaufgenommenen Stationen der Verkehr von Fahrzeugen ausgeschlossen. Die Nachträge sind von den Güterabfertigungen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 27. Februar 1890. (501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März l. J. wird die Station Füssen der Lokalbahn Oberdorf bei Biessenhofen-Füssen in den Badisch-Bayerischen Güterverkehr einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die diesseitigen Stationen sowie unser Gütertarifbüreau Auskunft.

Karlsruhe, den 25. Februar 1890. (502)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit werden im innern Badischen Güterverkehr die Artikel Ramie (Rameh), Chinagras, Rhea (Indische Nessel), Szechnenhanf und Kämmlinge von diesen Spinnstoffen (Ramiekämmlinge), sowie Kokosfasern roh und gedreht zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs II, und Ramieabfälle, worunter Fadenabfälle der Ramieweberei (Ramiegarnabfälle) und Spinnabfälle der Ramiespinnerei zu verstehen sind, zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt. Zugleich werden die genannten Artikel im innern Badischen Verkehr bedeckt befördert.

Karlsruhe, den 24. Februar 1890. (503)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1. Am 10. März d. J. kommen für Roheisen bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Mähr. Ostrau nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

	für 100 kg in Mark
nach Kattowitz	0,40 ℳ
„ Laband	0,40 „

Breslau, den 27. Februar 1890. (504)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im diesseitigen **Lokalverkehr** kommt mit sofortiger Gültigkeit ein Ausnahmetarif für verschiedene Düngemittel im Versande von den Hafenstationen Rostock und Wismar zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Stationen Auskunft.

Schwerin, den 22. Februar 1890. (505)
Die Direktion
der Mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft.

Vom 1. März l. J. ab wird die Station Treuchtlingen mit einem Frachtsatze von 2,68 ℳ pro 100 kg in den für die Beförderung von Lithographiesteinen im **Niederländisch-Bayerischen Gütertarife** vom 1. Juni 1883 bestehenden Ausnahmetarif aufgenommen.

München, den 22. Februar 1890. (506)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. April d. J. tritt an Stelle des Galizisch - Norddeutschen Verbandtarifs, Heft 1, 2, 3 und 4 vom 1. Oktober 1888 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe umfasst:

- Heft 1, Klassenverkehr mit den Deutschen Seehafenstationen;
- Heft 2, Klassenverkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt am Main, Hannover und Magdeburg, sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen;
- Heft 3, Klassenverkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch);
- Heft 4, den Holzverkehr nach Norddeutschland.

Ferner erscheint zu Heft 1, 2 und 3 ein besonderer Anhang, enthaltend die Kurszuschlagstabellen.

Der neue Tarif enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze sowie die Aufnahme neuer Verbandstationen. Soweit in den neuen Tarifheften für einzelne Stationen Frachtsätze nicht wieder aufgenommen sind, bezw. insoweit Tariferhöhungen vorliegen, bleiben die betreffenden Sätze des jetzigen Tarifs noch bis zum 15. April d. J. einschliesslich in Kraft.

Abzüge des neuen Tarifs sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben und zwar Heft 1 zum Preise von 0,45 ℳ, Heft 2 0,75 ℳ, Heft 3 0,55 ℳ, Heft 4 0,60 ℳ, Anhang zu Heft 1, 2 und 3 0,45 ℳ

Breslau, den 26. Februar 1890. (507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 1. März 1890 erscheint der Nachtrag II zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona vom 1. Oktober 1889. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Havelberg und Nitzow und Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 (Eisen des Sp.-T. I) und 4 (Eisen des Sp.-T. II) für die Station Eutin, Plön und Tornesch des Direktionsbezirks Altona.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Elberfeld, den 25/2. 90. (508)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird der Ausnahmetarif 20 für Metalle und Metallwaaren auf folgende Artikel ausgedehnt:

a) Holzwaaren aller Art, wie im Spezialtarif II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Theil I) unter dieser Position genannt;

b) Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke;
c) Schachteln aus Holz, neu, soweit dieselhen nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Dresden, am 24. Februar 1890. (509)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokal - Güterverkehr des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Die Sätze des Ausnahmetarifs 7 für Steine des Spezialtarifs III im Verkehre mit Wiesbaden kommen mit sofortiger Gültigkeit auch für den Verkehr mit Biebrich und Biebrich-Mosbach in Anwendung.

Näheres ist auf den betr. Stationen zu erfahren. (510)

Frankfurt a/M., den 25. Februar 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch -Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Gültig vom 1. März d. J. wird ein gemeinsamer Nachtrag zu den Heften A 1 bis 6, B 1 bis 6 und C 1 bis 6 des Rheinisch -Westfälisch - Niederländischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1889 bezw. 1. April 1888 herausgegeben. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) bezw. der Station Cleve der Holländischen Eisenbahn, Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), der Brölthaler und Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn des Eisenbabn - Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn, einerseits und Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rhein-, der Holländischen, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft andererseits.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen käuflich zu beziehen.

Elberfeld, den 22/2. 90. (511)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Am 1. März d. J. erscheint der Nachtrag X zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Januar 1887, welcher Ausnahmesätze für Düngemittel, Erde etc. enthält und bei den Güterabfertigungen zu haben ist.

Köln, den 26. Februar 1890. (512)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Südbayern. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 5. Dezember 1889 in den Ausnahmetarif Nr. 11 vom 15. November 1888 für den oben vermerkten Verkehr aufgenommenen Frachtsätze für Nördlingen transit treten am 15. April d. J. ausser Kraft.

Köln, den 22. Februar 1890. (513)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. an werden die Stationen Horrem und M.-Gladbach in den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Tarif für Eisenbahnzüge und lebende Thiere vom 15. Oktober 1881 mit direkten Frachtsätzen für Pferde etc. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 25. Februar 1890. (514)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrheinisch). Am 1. März d. J. kommt zum Gütertarif für vorgenannten Verkehr der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen bezw. Ergänzungen Entfernungen für die Stationen Berga-Kelbra, Stolberg-Rottleberode und Uftrungen der im Bau begriffenen, voraussichtlich am 1. Juni d. J. in Betrieb gelangenden Bahn von Berga nach Stolberg - Rottleberode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab, und für die Stationen Breinig und Rheinböller - Hütte des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), anderweite Entfernungen im Verkehre mit einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie den Ausnahmetarif für gewisse Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse.

Der Nachtrag ist bei den Güterverwaltungen sowie Güter- und Eilgutabfertigungen erhältlich, woselbst auch Auskunft ertheilt wird.

Frankfurt a/M., am 23. Februar 1890. (515)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-bahn. Am 1. März l. J. treten die nachbezeichneten Tarifhefte in Kraft:

1. Theil II Heft 7 mit Nachtrag I unter Aufhebung des Tarifheftes Theil II Nr. 7 vom 1. März 1882 mit Nachträgen.
2. Theil II Heft 10 unter Aufhebung des Tarifheftes Theil II Nr. 10 vom 1. Mai 1884 mit Nachträgen.

Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten und in den ersteren Frachtsätze für bisher bestandene Verkehrsbeziehungen nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die billigeren bezw. seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1890 in Gültigkeit.

Verkaufspreis:
a) des Heftes 7 . . . . . 1,20 *M.*
„ Nachtrages I . . . 0 25 „
b) „ Heftes 10 . . . . 0,60 „

Köln, den 26. Februar 1890. (516)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische)

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif Nr. 9 für bestimmte Stückgüter (metallurgische Artikel) hat vom 15. März cr. ab auch für die nachfolgenden Artikel Gültigkeit:

1. Holzwaaren aller Art, wie solche im Spezialtarif II unter dieser Position genannt sind.
2. Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet.
3. Schachteln aus Holz, neu, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Köln, den 27. Februar 1890. (517)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen vom 1. April 1889 tritt am 1. März d. J. der 4. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen und Entfernungen für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Köln (linksrh.) und Erfurt, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife und Aufnahme der neu eingeführten Ausnahmetarife für bestimmte Düngemittel, Erden usw. und für Blei und Zink.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 28. Februar 1890. (518)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard - Cüstriner und Glasow - Berlinchener Eisenbahn. Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag III zum Lokal-Personentarif zur Einführung. Derselbe enthält durchweg bereits im Verfügungswege eingeführte Bestimmungen und Tarifsätze. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu haben sind.

Cüstrin II, den 24. Februar 1890. (519)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

3. Personen- und Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu den Gebührentarifen der Bukowinaer Lokalbahnen vom 1. Mai 1888 resp. 17. November 1889 und des Nachtrages II zum Spezialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Oelsaaten im Verkehre zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und jenen der Bukowinaer Lokalbahnen vom 20. August 1888. Am 15. März 1890 tritt der Nachtrag I zu den Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf den Bukowinaer Lokalbahnen, gültig vom 1. Mai 1888 resp. 17. November 1889, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Stationstarif für Personen, Reisegepäck-Uebergewicht und Hunde im Verkehre mit der Haltestelle Radautz Ringplatz.
2. Ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter im Verkehre zwischen den Stationen Hadikfalva und Radautz.
3. Aufhebung des Spezialtarifes Nr. 1.
4. Aufhebung des Spezialtarifes Nr. 7.
5. Berichtigung von Druckfehlern.
6. Kilometerzeiger für die Linie Hadikfalva-Radautz.

Mit dem gleichen Termine gelangt ferner der Nachtrag II zum Spezialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten im Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn und jenen der Bukowinaer Lokalbahnen, gültig vom 20. August 1888, zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält Frachtsätze für die Station Radautz der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz.

Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. Eisenbahn - Betriebsdirektion in Lemberg und den derselben unterstehenden Stationen erhältlich.

Wien, am 22. Februar 1890. (520)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

4. Verdingungen.

Verding von 210 Stück Postwagenachsen, sowie 216 Trag- und 175 Spiralfedern für Postwagen.

Angebote auf Postwagenachsen sind bis Donnerstag, den 13. März 1890,

Vormittags 11½ Uhr, auf Trag- und Spiralfedern bis Donnerstag, den 13. März 1890, Vormittags 12 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Postwagenachsen" bezw. „Angebot auf Trag- und Spiralfedern" portofrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstr. 132, einzureichen.
Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ für jedes Angebot in Baar oder in Zehnpfennig-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Berlin, den 20. Februar 1890. (MG521)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von 250 Stück Lokomotiven verschiedener Gattungen.
Angebote sind bis Montag, den 17. März 1890, Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lokomotiven" postfrei an das unterzeichnete Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.
Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von dort gegen postfreie Einsendung (in Baar oder Zehnpfennig-Briefmarken) von 8 ℳ bezogen werden. Für Postanweisung oder Werthbrief sind 5 ₰ Bestellgeld mehr einzuzahlen. Zuschlagsfrist bis 28. April 1890.
Berlin, den 20. Februar 1890. (MG522)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 13 bis 20 Personenwagen I. und II. Klasse, 2achsig, nach dem Durchgangssystem, zu vergeben.
Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem technischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 8 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsichtnahme auf.
Angebote auf Uebernahme der Lieferung wollen bis Sonnabend, den 15. März d. J., Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Personenwagen"
versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden.
Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachm. 4 Uhr stattfinden.
Stuttgart, den 20. Februar 1890. (523)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Holländische Eisenbahn. Submission. Die Lieferung von eichenhölzernen Querschwellen soll nach dem Bedingungsheft Nr. 452 in 8 Loosen vergeben werden.
Dieses Bedingungsheft ist gegen portofreie Einsendung von 1,50 fl. (Holl. Court.) vom Büreau des Herrn Ober-Bahningenieurs (Droogbak Centraal Administratiegebouw) in Amsterdam zu beziehen.
Offerten sind bis spätestens den 10. März 1890, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Bahningenieur einzureichen.
Dieselben sollen am selben Tage im Gebäude (Kamer Nr. 46) in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 2 Uhr eröffnet werden.
Die Spezialdirektion. (524)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von stählernen Laschen und Klemmplatten, stählernen Schraubebolzen, eisernen Kramphaken und Hacknägeln und Zwangschienen mit Knaggen soll nach dem Bedingungshefte Nr. 453 in 9 Loosen vergeben werden.
Dieses Bedingungsheft mit Zeichnungen ist gegen portofreie Einsendung von 2 fl. (Holl. Court.) vom Büreau des Herrn Ober-Bahningenieurs (Droogbak Centraal Administratiegebouw) in Amsterdam zu beziehen.
Offerten sind bis spätestens den 10. März 1890, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Bahningenieur einzureichen.
Dieselben sollen am selben Tage in im Gebäude (Kamer Nr. 46) in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 2 Uhr eröffnet werden.
Die Spezialdirektion. (525 RM)

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Steinkohlentheer, Gasöltheer und Kohlenwasserstoff. Die im Rechnungsjahre 1890/01 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Halle a/S., Braunschweig, Jerxheim, Börssum, Kreiensen und Berlin (Lehrter Bahnhof) zur Gewinnung kommenden Nebenprodukte, ungefähr
110 000 kg Steinkohlentheer,
193 200 „ Gasöltheer und
16 100 „ Kohlenwasserstoff
sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.
Bedingungen und die als Angebotsbogen zu benutzende Nachweisung der Nebenprodukte liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 12. März 1890,
Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. März d. J.
Magdeburg, den 21. Februar 1890. (526)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Werkmeister, tüchtig und fleissig, zur Beaufsichtigung des Betriebes und Leitung einer Werkstätte mit 20 bis 25 Arbeitern für Lokomotiv- und Wagenreparatur gesucht. Gehalt neben freier Dienstwohnung 1 600 ℳ Steigerung jährlich 50 ℳ bis vorläufig 2 000 ℳ Pensionsberechtigung mit Anstellung verbunden.
Geeignete Bewerber wollen ihre Gesuche mit selbstgeschriebenem Lebenslauf und Zeugnissen über bisherige Beschäftigung der Unterzeichneten einreichen.
Altona, den 24. Februar 1890. (527)
Die Betriebsdirektion
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1889 auf 36 ℳ für jede Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom 3. März d. J. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1889 und 1. März 1890 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche ungetrennt eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.
Nürnberg, am 27. Februar 1890. (528)
Das Direktorium:
Ley.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Lotterie zur Beschaffung der Mittel für die Niederlegung der Schlossfreiheit, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 19. 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch, Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 5. März 1890.

Inhalt:

Die elektrische Beleuchtung und ihre Gefahren.

(Schluss aus Nr. 18.)

Mr. Edison sagt in einem von ihm herrührenden Artikel, gegen den Ferranti sich ereifert, dass in der Nähe einer Strassenecke in Newyork die unterirdischen Leitungen der „Newyorker Edisongesellschaft“ sich gekreuzt hätten, mit einander in Berührung gekommen wären und dass der unter einer Spannung von 100 Volts stehende Strom nicht nur die Leitungsdrähte, sondern sogar die gusseisernen Schutzkästen zum Schmelzen gebracht hätte, wobei ferner das Pflaster in einem Umkreise von 3 bis 4 Fuss an dieser Stelle eine zusammengesinterte Masse gebildet hätte. Nun weiss aber niemand besser als Mr. Edison selbst, dass die Stromspannung in den Leitungen nichts mit den Wärmeerscheinungen des Stromes zu thun hat. Nicht die Spannung, nein, nur die Strommenge ist es gewesen, welche die Hitze veranlasst hat, die der Newyorker Strassenecke so verhängnissvoll geworden ist. War die Hauptleitung für die Erleuchtung von 5 000 Lampen von je 10 Normalkerzen und einer Spannung von 100 Volts berechnet, so wird die Strommenge ungefähr 1 700 Ampères gewesen sein, welche durch die Berührung erheblich vergrössert worden ist. Hätte man dagegen einen Strom z. B. von 10 000 Volts Spannung angewendet, so würde die Strommenge nur 17 Ampères gewesen und die Erhitzung auch hundertmal geringer ausgefallen sein. Wo hatte denn Edison seinen Schmelzkörper auf der Centralstation? Der kann nicht vorhanden gewesen sein, er hätte sonst schmelzen und damit jeden Schaden unmöglich machen müssen.

Wir haben keinen Maassstab dafür, wie weit die Annahme Ferranti's begründet sein kann. So sorglos, wie dieser andeutet, scheint man in Newyork doch nicht zu denken. Es hiesse dies auch gegen das ABC der Elektrotechnik gehandelt. In Newyork ist jedes an das elektrische Leitungsnetz angeschlossene Haus durch eine Bleischaltung gesichert, welche genau denselben Zweck erfüllt, wie der von Ferranti mit so viel Aplomb erwähnte Schmelzdraht.

Ferranti fährt fort: Der Leser wird finden, dass nicht die höhere Spannung gefährlicher gewesen wäre, sie wäre im Gegentheil sicherer gewesen, sondern dass die Einrichtung auf der Centralstation nach höchst unvollkommenen bezw. unrichtigen Grundsätzen getroffen sein muss. Mr. Edison kann behaupten, dass mit zunehmender Spannung es möglich ist, eine grössere Elektrizitätsmenge durch einen Leiter zu führen und dass daher eine Spannung von 10 000 Volts an sich unsicherer ist, als eine von 100 Volts. Aber diese Unsicherheit schwindet, wenn nur der Leiter in demselben Maasse einen kleineren Querschnitt erhält, d. h. nur die Durchführung einer geringen Elektrizitätsmenge gestattet. Die einzige Sicherheit für die hohe oder die niedrige Spannung bleibt aber immer der eingeschaltete Schmelzdraht auf der Centralstation, weil dieser nie die Durchleitung einer so grossen Elektrizitätsmenge gestattet, als erforderlich ist, um den Leiter zum Schmelzen zu bringen, ganz einerlei, ob die Spannung 100 oder 10 000 Volts ist.

Kommen wir nochmals auf die Anwendung des niedrig gespannten Stromes zurück. Wir haben gesehen, dass zur Verrichtung derselben Arbeit der Strom mit niedriger Spannung 1 750 Ampères erfordert, während nur 17,5 Ampères des Stromes

mit hoher Spannung nöthig sind, und dass, wenn ein Unfall sich bei dem Strom mit niedriger Spannung ereignet, gleich die Wärmewirkung von 1 750 Ampères in Frage kommt. Die Erreichung einer derartigen Wirkung bei hoher Spannung ist unmöglich. Die Londoner Maschinen der Centralstation müssten hundertmal so viel leisten, als ihre nominelle Stärke ausmacht, bevor sie die Menge von 1 750 Ampères liefern könnten.

Nun kommt die weitere Frage: Wie war es denn möglich, dass die Leitungen in Newyork gekreuzt oder mit einander in Berührung gebracht werden konnten? Das lässt sich doch nur auf mangelhafte Ausführung oder ungenügende Beaufsichtigung zurückführen. Man sollte nicht behaupten, dass derartige Gefahren sich nicht vermeiden liessen. Es ist gar nicht schwer, eine unterirdische Leitung so zu bauen, dass eine Berührung derselben mit einer anderen ganz unmöglich wird. Wir wollen hier darauf verzichten, die vielfachen Mittel anzugeben, welche zur Erreichung dieses Zweckes zur Verfügung stehen, sondern uns nur klar machen, ob sich eine unterirdische Leitung nicht so anordnen lässt, dass selbst bei der Berührung mit einer anderen keine nachtheilige Wirkung entsteht. Für jede elektrische Leitung zu Beleuchtungszwecken gebraucht man zwei Leitungen, die eine von der Centralstation nach der Stelle, wo die Arbeit verrichtet werden soll, die andere von dieser rückwärts nach der Centralstation. Die Erde für die Rückleitung zu benutzen ist nicht angängig. Bei jeder Glühlampe ist das eine Ende des Kohlenfadens mit der hinführenden Leitung, das andere mit der zurückführenden Leitung verbunden. Der ausgehende Strom tritt durch den Kohlenfaden in die nach der Centralstation zurückführende Leitung; er bringt den Faden zum Glühen und gibt dadurch das Licht. Denkt man sich nun für beide Leitungen kupferne Rohre angewendet, von denen das eine Rohr von kleinem Durchmesser in dem anderen, weiteren Rohre steckt, nimmt man ferner an, dass die Aussenfläche des inneren Rohres von der Innenfläche des Aussenrohres durch eine nicht leitende Masse, wie sie ja bei allen Kabeln zur Verwendung kommt, getrennt wird, so ist es klar, dass der Strom von dem inneren engen Kupferrohr nach dem äusseren Kupferrohr von weitem Durchmesser nur dann übertreten kann, wenn diese isolirende Masse zerstört wird. Tritt ein solcher Bruch ein, so geht der Strom von dem inneren Rohr nach dem äusseren Rohr über, kehrt zur Centralstelle zurück, ohne irgend eine Arbeit verrichtet zu haben. Ist der Bruch derartig, dass eine grosse elektrische Menge auf diese Weise übertreten kann, so wird auf der Centralstation der eingeschaltete Schmelzdraht weit früher vernichtet werden, als an der schadhaften Stelle der Leitung irgend welche nennenswerthe Zerstörung eintreten kann. Kommt aber eine andere Leitung mit der äusseren kupfernen Hülle in Verbindung, so wird deshalb keine Stromablenkung eintreten können; denn der Strom läuft bereits in dem äusseren Rohr nach der Centralstation zurück und findet ja darin eine bessere Leitung, als durch die Erde. Diese Berührung ist daher ganz anders, als wenn zwei gesonderte Leitungen für Zu- und Rückführungen angewendet werden.

Ein Bruch, bezw. ein folgenschwerer Schaden kommt bei der erwähnten Bauart nur für die Innenleitung in Frage, und dieser ist durch den Schmelzdraht auf der Centralstation gegen Erhitzung gesichert. Durch eine derartige Leitung kann ein Strom mit einer Spannung von 10 000 Volts kreisen und doch kann jedermann die Leitung in die Hand nehmen, ohne einen elektrischen Schlag zu erhalten, weil kein Strom durch den menschlichen Körper gehen wird. Ferranti will dieses praktisch bei einem Versuch auf der Londoner Untergrundeisenbahn erprobt haben. Die dort verlegte elektrische Leitung mit einem Strom von hoher Spannung wurde ohne Gefahr in die Hand genommen, während unweigerlich der sofortige Tod eingetreten wäre, wenn die Leitung aus zwei besonderen Kabeln bestanden hätte und jemand diese beiden Kabel hätte berühren wollen. Es besteht also die doppelte Sicherheit: die des Schmelzkörpers und die durch die eigentliche Form der Leitung erzielte. Diese Sicherheit ist freilich keine unbedingte gegen Feuersgefahr, wohl aber eine vollkommene Sicherheit für Leben und Gesundheit. Es kann ein Mann in unmittelbarer Nähe eines solchen Kabels arbeiten, ja er kann sich während der Arbeit auf das Kabel setzen, und ist dabei doch ausser aller Gefahr. Der todtbringende Strom, wie Mr. Edison sagt, kann ihm nichts anhaben, denn dieser Strom, unter welcher Spannung und in welcher Menge er auch vorhanden ist, ist so kontrolirt, dass er vollständig gefahrlos wird. Der Schaden, der wirklich bei einem Bruche entstehen kann, wird nur dem Kabel selbst zugefügt, nicht den benachbarten Körpern.

Wenn ferner Mr. Edison erklärt, dass es keine Isolirmittel gibt, welche eine Leitung unter so hoher Spannung auf absehbare Zeit schützen können, und daran die Bemerkung knüpft, dass der Einfluss der Luft oder von Gasen die Isolirung schliesslich dafür empfänglich macht, dass ein Funken des elektrischen Stromes sie durchdringt, so — meint Ferranti — heisst das in Wirklichkeit nur, dass Edison ein derartiges Isolirmittel nicht kennt. Ferranti bemerkt nicht mit Unrecht zu Gunsten seiner Anordnung, dass die Luft zu der Isolirung keinen Zutritt hat, daher diese nicht angreifen kann. Wenn wirklich ein elektrischer Funke die Isolirung durchdringen sollte, so ist das weiter keine Gefahr und wird dadurch keine Beschädigung der Umgebung bedingt; denn es würde nur eine zu grosse Menge von Elektrizität durch den Schmelzdraht an der Centralstelle fliessen und mit dem Schmelzen dieses die Leitung ausgeschaltet werden. Edison hebt ferner hervor, dass auch die Gefahr nicht gering zu schätzen sei, welche darin liegt, dass die Konsumenten, sobald sie an einen Strom von geringer Spannung sich gewöhnt haben, unwillkürlich annehmen, die elektrischen Anlagen böten keinerlei Gefahr und könnten überall berührt werden. Bei einem Strome von hoher Spannung würden sie dann zu ihrem Nachtheil bittere Erfahrungen machen. Das ist in Ferranti's Augen nicht viel mehr als eine Redensart, denn niemand weiss besser als Edison selbst, dass bei einem Strom mit der Spannung von 10 000 Volts selbstverständlich Regulirungsvorrichtungen angewendet werden, die es sicher stellen, dass in den Häusern der Abnehmer die Spannung entsprechend, sagen wir bis auf 100 Volts, ermässigt wird. Diese Regulirungsvorrichtungen werden auf das Sorgfältigste überwacht, sodass jede Gefahr ausgeschlossen erscheint.

Mr. Edison erklärt, dass der Wechselstrom gefährlicher für Leben und Gesundheit der Menschen sei, und das ist auch zweifellos richtig, wenn bei Wechselstrommaschinen eine hohe Spannung angewendet würde.

Die Gefahren eines Wechselstromes sind von dem Colonel Armstrong als Kommissar des Board of Trade genau geprüft. Ferranti war bei diesem Versuch zugegen. Armstrong setzte sich zuerst dem elektrischen Schlage eines Wechselstromes von 50 Volts, dann eines solchen von 100, von 150 und schliesslich von 200 Volts aus und erklärte, dass er den elektrischen Schlag eines Wechselstromes von 200 Volts sehr wohl aushalten könne, das ist aber ein doppelt so starker Schlag, als ihn der Konsument bei ungeschickter Behandlung seiner elektrischen Beleuchtung erleiden kann, wenn in den Häusern die Spannung nicht mehr als 100 Volts beträgt. Ferranti erwähnt, dass in London mehrere Unfälle vorgekommen wären, wo Arbeiter in der Centralstation einen direkten Schlag von der Wechselstrommaschine aus erhalten hätten. Die Stromspannung hätte 2 400 Volts betragen. Nicht in einem Falle wäre der Schlag tödtlich gewesen.

Wollte man in London die Centralstationen so einrichten, dass nur Ströme von 100 Volts Spannung von diesen ausgingen, so dürften diese Centralstationen nicht weiter als eine (Englische) Meile von einander entfernt liegen. Jede Centralstation würde den Mittelpunkt eines Kreises von dem Halbmesser einer halben Englischen Meile bilden, da in dem anderen Falle, wenn man das Gebiet einer Centralstation grösser annehmen wollte, die Leitungen von sehr grossem Querschnitt

angelegt werden müssten, um bei der niedrigen Spannung die erforderliche Elektrizitätsmenge für den Beleuchtungsbezirk zu liefern. Das müsste aber die Kosten der Leitungen erheblich erhöhen und würde die Anwendung der elektrischen Beleuchtung nahezu unmöglich machen. Es ist auch weit kostspieliger, eine grosse Zahl kleiner Stationen, als dafür eine einzige grosse Haupt-Centralstation anzulegen. Denn auch jede kleine Station erfordert ihre Betriebsleitung, ihre Maschinen, Kesselwärter, Maschinenwärter usw. In einer grossen Centralstation kann ein Mann eine 1 000 pferdige Maschine, welche das Licht für 20 000 Lampen von 10 Normalkerzen Stärke liefert, bedienen, während bei kleinen Stationen und kleinen Maschinen, also z. B. solche von 250 Pferdekräften, welche 5 000 solcher Lampen erleuchten könnten, jede Maschine ihre Wartung haben müsste. Die Frage der Zulässigkeit der Anwendung einer hohen Spannung ist nicht etwa die, wie Mr. Edison andeutet, einige Pfunde zu sparen, welche in die Verwaltung der Anlagen und in den Bau der Leitungen gesteckt werden müssten, es ist vielmehr eine Frage zwischen Erfolg und Misserfolg, denn man hat in London den Wettbewerb der niedrigen Gaspreise. Aber das ist es noch nicht allein. In grossen Städten ist es gar nicht möglich, Grundstücke auf jede Meile Abstand zu erwerben und eine Centralstation für elektrische Beleuchtung anzulegen; denn jede Centralstation hat ihre Nachtheile für die Umgebung. Die Zufuhr der Kohlen in grossen Mengen ist ein Uebelstand, der Rauch ist belästigend, es kann nur die beste Kohle, Anthracyt, verwendet werden. Die Erschütterungen und das Geräusch der Maschinen werden übel empfunden, so dass in den vornehmen Stadttheilen Centralstationen sich nahezu von selbst verbieten. Die vielen kleinen über eine grosse Stadt verbreiteten Centralstationen wollen mit Wasser versorgt sein, was häufig sehr schwierig werden wird. Der Kohlenverbrauch wächst mit der Zahl der Stationen und kann an sich allein schon die Anlage unrentabel machen. Das sind alles Umstände, welche ernste Berücksichtigung verdienen und Mr. Edison's Betrachtungen über diesen Punkt gipfeln darin, dass er dem System der niedrigen Spannung ein Monopol verschaffen will, einem System, welches in Amerika, wo die Gaspreise sehr hohe sind, vortheilhaft sein mag, einem System, welches dagegen die elektrische Beleuchtung in London, gegenüber der Gasbeleuchtung, unmöglich machen würde, denn in London bezahlt man nur für 1 000 Kubikfuss Gas 2 sh. 5 p. Amerika zahlt für sein System einen unnöthig hohen Preis; es könnte mit dem aufgewendeten Gelde bei Annahme eines weniger kostspieligen Systems bessere Verzinsung erzielen.

Mr. Edison betont ferner, dass in Newyork eine grössere Zahl von Unfällen bei elektrischen Anlagen sich ergeben hat, als in irgend einer anderen Stadt der Welt, und er schiebt dieses darauf, dass in Newyork die meisten oberirdischen Leitungen sind. Das ist auch gewiss zweifellos richtig, aber ebenso wahrscheinlich, dass in keiner anderen Stadt der Welt die oberirdischen Leitungen mangelhafter und mit weniger Rücksicht auf Leben und Gesundheit der Bewohner angelegt worden sind, als in Newyork. Oberirdische Leitungen bleiben immer mehr oder weniger gefährlich; nur unterirdische Leitungen können überall mit Sicherheit angebracht werden. Edison sagt, dass in England der Board of Trade über Leben und Gesundheit der Bewohner zu wachen hat, eine Körperschaft, welche mit der grössten Peinlichkeit alle Klagen prüft und die strengste Durchführung der von ihr gegebenen Vorschriften verlangt. Dieselbe Körperschaft hat die von Ferranti vertretene Gesellschaft ermächtigt, die hohe Stromspannung von 10 000 Volts anzuwenden. Sie würde es nicht gethan haben, wenn dabei eine Gefahr zu befürchten gewesen sein würde.

Edison schweigt sich ganz aus über die Anwendung der Kräfte, welche die Natur uns bietet, um elektrische Maschinen betreiben zu können. Wir wollen nur an den Wasserdruck erinnern, der es so leicht ermöglicht, elektrische Ströme hoher Spannung zu gewinnen. Wir gebrauchen aber solche hochgespannte Ströme, um durch die elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernungen nützliche Arbeitsleistungen an entlegeneren Stellen ausführen zu können. Wollte man Mr. Edison folgen, so müsste man wie bisher auch für alle Zukunft auf diese durch die Natur gegebenen Kräfte verzichten.

Ferranti glaubt den Beweis erbracht zu haben, dass die Gefahren einer elektrischen Beleuchtung weder in dem System der hohen Stromspannung, noch in dem der niedrigen Stromspannung zu suchen sind. Sind beide Systeme mit gleicher Sorgfalt ausgeführt, so ist das eine so sicher wie das andere, während bei mangelhafter Anlage das eine so schlecht ist wie das andere. Jedenfalls ist das jetzt in Newyork eingeführte System der niedrigen Stromspannung nicht sicherer und wird es nie werden, ehe nicht der Staat einschreitet und die Anwendung der Elektrizität nach strengen Regeln und festen Sicherheitsvorschriften ordnet und dauernd unter Aufsicht stellt. Edison ist auf falschem Wege, wenn er der Welt verkündet, dass keine Centralstation einen Strom von mehr als 100 Volts aussenden dürfe; gerade so, wie seinerzeit ängstliche Gemüther bei Einführung der Eisenbahnen verlangten, dass kein Zug schneller als 20 km in der Stunde fahren dürfe. Es ist ja richtig dass bei einem Eisenbahnzuge von 20 km Geschwindigkeit ein Unfall kaum so ernste Folgen haben kann, als bei einem Zug von 80 km Geschwindigkeit.

Soll man aber deshalb sagen, der Zug dürfe nicht mit 80 km Geschwindigkeit verkehren? Wir müssen mit dem Verhältniss der Zahl der Unfälle zu der Zahl der beförderten Züge rechnen und werden dann finden, dass die Gefahr mit zunehmender Geschwindigkeit keine wesentlich grössere geworden ist. Ganz dasselbe ist bei der elektrischen Spannung der Fall. Wendet man hohe Spannung an, so muss man auch besondere Sicherheitsvorschriften geben und befolgen und Ferranti ist mit Sir William Thomson dahin einer Meinung, dass die Zulässigkeit der Anwendung einer 10 000 Voltsspannung ganz ausser Frage ist. Stehen die Sicherheitsvorkehrungen mit den der hohen Spannung eigenthümlichen Gefahren im angemessenen Verhältniss, so ist die hohe Spannung auch anwendbar und Ferranti ist überzeugt, dass in wenigen Jahren das Publikum über eine Spannung von 10 000 Volts nicht mehr Bedenken haben wird, als über eine solche von 1 000 Volts und dass man über die Idee lachen wird, als sei mit der Spannung von 100 Volts die äusserste Grenze der Sicherheit erreicht.

Edison urtheilt nach Thatsachen; mag er dann bedenken dass in Newyork die Tödtungen durch elektrischen Strom sehr zahlreich gewesen sind, durch einen Strom, welcher, wie wir glauben, an keiner Stelle die Spannung von 2 000 Volts übersteigt, sogar nur selten 1 000 Volts erreicht, während in London, wo schon seit Jahren eine Spannung von 2 400 Volts in meilenlangen ober- und unterirdischen Leitungen angewendet worden ist, nicht ein einziger Unfall durch diese Leitungen oder bei Behandlung derselben vorgekommen sein soll. Warum dieser Unterschied zwischen Newyork und London? Die Antwort ist: In London sind die Anlagen sorgfältig ausgeführt, in Newyork nicht. In London ist für einen ordnungsmässigen sicheren Betrieb gebaut, in Newyork hat man nur den augenblicklichen Erfolg im Auge gehabt.

Ferranti glaubt am Schlusse seines Artikels der Anwendung der Elektrizität ein weites Gebiet vorhersagen zu sollen. Die Elektrizität wird die Eisenbahnen betreiben, die Beleuchtung liefern, die Betriebskraft von einer Centralstelle aus auf weite Entfernungen hin an alle einzelnen Verbrauchsstellen vertheilen. Alles das kann natürlich nur durch hochgespannte elektrische Ströme geschehen, gerade so, wie man jetzt bei den Dampfmaschinen auch nur mit hoher Spannung arbeitet. Dem Hochspannungssystem gehört die Zukunft. Es wird Erfolge errungen haben und weitere Erfolge erlangen, wenn das jetzt von Edison mit soviel Hartnäckigkeit vertheidigte System der niedrigen Spannung längst vergessen sein wird.

Edison wird schwerlich Ferranti's Auslassungen unerwidert assen. Hier kämpft Ansicht gegen Ansicht, von denen

die eine so richtig sein kann wie die andere. Ziehen wir dabei unsere Verhältnisse in Betracht, unterrichten wir uns in den mustergültigen Berliner Centralstationen, so werden wir finden, dass der Strom in den Leitungen nur 100 Volts Spannung hat. Alle von Ferranti so schwerwiegend hervorgehobenen Vorkehrungen gegen Erhitzung der Leitungen sind in den Bleischaltungen vertreten. Es ist von allen Seiten anerkannt, dass das in Berlin aufgewendete Maass von Sicherheit nicht grösser sein kann. Die Berliner Einrichtungen, unter den Augen eines Siemens, des ersten Fachgelehrten, entstanden, decken sich im wesentlichen mit den von Edison empfohlenen. Ferranti wird bei uns noch nicht viel Anhänger finden.

K.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Schluss aus Nr. 18.)

VII. Façoneisen.

Das letzte (VII.) Kartenblatt bringt wieder in grösserem Umfange (auf einer Doppelkarte) den Artikel Façoneisen zur Darstellung. Die hier gewählte allgemeine Bezeichnung „Façoneisen" umfasst alle Artikel, welche in der Güterbewegungsstatistik unter Nr. 12—19 besonders nachgewiesen werden. *)

Obwohl eine grössere Zahl von Verkehrsbezirken nicht unerhebliche Gewichtsmengen dieses Artikels aufweist, so wird man sich doch nur auf die nachstehenden grösseren Bezirke

1. Regierungsbezirk Oppeln,
2. Königreich Sachsen,
3. Ruhrrevier,
4. Provinz Westfalen,
5. Rheinprovinz,
6. Saarrevier und
7. Elsass-Lothringen

beschränken können, in denen, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, zusammen 3 066 256 t (1887: 2 856 625 t) versendet wurden, während in sämmtlichen Verkehrsbezirken 4 281 566 t (1887: 4 001 210 t) zum Versand gelangten.

Nach	im Jahre	Versand aus dem Verkehrsbezirk							Zusammen
		Nr. 13 Reg.-Bez. Oppeln	Nr. 20 Königreich Sachsen	Nr. 22/23 Ruhrrevier (Westfalen und Rheinprovinz)	Nr. 24 Provinz Westfalen	Nr. 25/26 Rheinprovinz	Nr. 27 Saarrevier	Nr. 29/30 Elsass-Lothringen	
		t	t	t	t	t	t	t	t
I. Nordwestliches Deutschland	1888	157	8 509	623 997	110 245	189 505	22 601	5 018	960 032
	1887	124	5 585	615 872	99 389	149 311	14 633	4 416	889 330
II. Süddeutschland	1888	169	8 196	51 883	27 949	38 548	160 555	116 060	403 360
	1887	129	6 621	51 128	27 412	36 273	139 366	105 374	366 303
III. Norddeutschland	1888	69 056	24 720	307 910	52 870	41 566	31 453	8 616	536 191
	1887	62 910	24 140	239 310	45 847	29 053	35 065	11 494	447 819
IV. Mitteldeutschland	1888	37 958	128 271	84 385	31 774	25 000	41 213	9 225	357 826
	1887	35 016	111 484	83 507	33 811	18 365	36 931	9 926	329 040
V. Ostdeutschland	1888	197 606	7 363	52 475	2 170	2 554	7 722	798	270 688
	1887	179 851	5 835	43 968	2 512	1 988	5 854	1 576	241 584
Zusammen I—V	1888	304 946	177 059	1 120 650	225 008	297 173	263 544	139 717	2 528 097
	1887	278 030	153 665	1 033 785	208 971	234 990	231 849	132 786	2 274 076
VI. Ausland	1888	37 816	14 907	250 598	28 880	77 5[illegible]6	40 222	38 200	538 159
	1887	29 891	15 358	284 940	33 443	77 315	49 270	92 332	582 549
Zusammen I—VI	1888	342 762	191 966	1 371 248	253 888	374 709	303 766	227 917	3 066 256
	1887	307 921	169 023	1 318 725	242 414	312 305	281 119	225 118	2 856 625

Hiernach waren am Gesammtversand (3 066 256 t) betheiligt:

	%		%
1. der Regierungsbezirk Oppeln . . . . mit	11,2	4. die Prov. Westfalen mit	8,2
2. das Königr. Sachsen „	6,3	5. „ Rheinprovinz . „	12,2
3. „ Ruhrrevier . „	44,7	6. das Saarrevier . . „	10,0
		7. Elsass-Lothringen . „	7,4

und es empfingen davon:

	%		%
1. Nordwestdeutschland .	31,3	4. Mitteldeutschland . .	11,7
2. Süddeutschland . . .	13,1	5. Ostdeutschland . . .	8,8
3. Norddeutschland . .	17,5	6. das Ausland	17,6

Das Ruhrrevier hatte daher den weitaus grössten Versand; von den innerhalb desselben zum Versand gekommenen Mengen verblieben in erster Reihe im nordwestlichen Deutschland 623 997 t = 65 % (1887 615 872 t = 69 %) des Gesammtempfanges von 960 032 t (1887: 889 330 t) dieser Verkehrsgruppe.

Von den in das Ausland beförderten Mengen (538 159 t 1887: 582 549 t) gingen hauptsächlich

aus dem Ruhrrevier	2 108 t	nach Frankreich;
	67 165 „	„ Belgien;
	139 160 „	„ Holland;
	15 502 „	„ Italien;
„ Lothringen	44 018 „	„ Belgien;
	7 651 „	„ Italien;
	16 142 „	„ der Schweiz;
	3 675 „	„ Frankreich;
„ dem Elsass	2 787 „	„ der Schweiz;
	6 110 „	„ Frankreich;
„ der Rheinprovinz	31 765 „	„ Belgien;
	4 747 „	„ Italien;
	3 813 „	„ Frankreich;
„ Westfalen	14 808 „	„ Holland;
„ dem Saarrevier	8 799 „	„ Italien;
	12 825 „	„ der Schweiz;
„ „ Reg.-Bez. Oppeln	17 692 „	„ Polen.

*) Es sind dies:

Nr. 12. Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar: Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als: Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zain-Eisen bezw. Stahl, Hufstäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech). Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben. Façonstücke grobe, Roststäbe.

Nr. 13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als: Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen- und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.

Nr. 14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).

Nr. 15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder- und Rädertheile, Bremsklötze, sämmtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.

Nr. 16. Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinentheile, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen.

Nr. 17. Eiserne Röhren und Säulen.

Nr. 18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert in Ringen.

Nr. 19. Eisen- und Stahlwaaren.

Von den Orten, welche grössere Mengen versandten, sind zu nennen:

Essen, Rhein, Filiale	mit 161 129 t	Berlin	mit 69 868 t
Oberhausen K. M.	„ 101 565 „	Diedenhofen . .	„ 68 420 „
Hamm	„ 94 704 „	Dortmund K. M.	„ 67 994 „
Neunkirchen . .	„ 92 418 „	Königshütte . .	„ 59 235 „
Burbach	„ 88 131 „	Völklingen. . .	„ 55 405 „
Ruhrort, Rhein .	„ 79 664 „	Stieringen-Wendel	„ 51 720 „
Rothe Erde . .	„ 77 685 „	Peine	„ 49 193 „
		Kattowitz . . .	„ 49 128 „

während im Empfange hervortreten:

Berlin	mit 194 606 t	Lübeck	mit 29 233 t
Hamburg . . .	„ 132 040 „	Heilbronn . . .	„ 28 422 „
Breslau . . .	„ 50 751 „	Halle	„ 24 193 „
Bremen . . .	„ 48 655 „	Cassel	„ 23 695 „
Chemnitz . . .	„ 32 425 „	Mannheim . . .	„ 22 538 „
Leipzig . . .	„ 31 722 „	Ludwigshafen .	„ 21 860 „
Köln	„ 29 505 „		

Ueber den Umfang des Verkehres auf den Deutschen Strömen ist folgendes hervorzuheben. Es wurden befördert im Stromgebiet:

des Pregels mit dem Frischen Haff	an 1 Station	im Ausgang . . .	2 661 t
der Passarge u. des Elbingstromes	„ 1 „	„ Durchgang . .	1 812 „
„ Weichsel	„ 2 Stationen	„ „ . .	3 798 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ „ . .	18 537 „
„ Elbe	„ 2 „	„ Eingang	19 138 „
	„ 4 „	„ Durchgang . .	43 872 „
	„ 3 „	„ Ausgang . . .	14 095 „
„ Ems	„ 1 Station	„ Durchgang . .	8 240 „
	„ 1 „	„ Ausgang . . .	1 689 „
des Rheins	„ 6 Stationen	„ Eingang	60 433 „
	„ 1 Station	„ Durchgang . .	148 813 „
	„ 6 Stationen	„ Ausgang . . .	152 562 „
im Gebiet des Bodensees	„ 1 Station	„ Eingang	3 606 „
	„ 1 „	„ Ausgang. . . .	4 204 „
der Donau	„ 1 „	„ Durchgang . .	6 086 „
	„ 1 „	„ Ausgang. . . .	7 033 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 145 258 t

davon		mit	
in Pillau	22 646 t	18 366 t	aus Deutschen Häfen,
„ Danzig	12 450 „	58 „	„ Dänemark,
„ Stettin	23 712 „	20 568 „	„ Belgien,
„ Lübeck . . .	6 047 „	9 051 „	„ d. Niederlanden,
„ Kiel	2 020 „	28 692 „	„ Schweden,
„ Hamburg . . .	75 673 „	1 088 „	„ Norwegen,
„ Bremen . . .	2 710 „	63 237 „	„ Grossbritannien,
		202 „	„ Frankreich,
		3 298 „	„ d. Verein. Staaten Nordamerikas,
		41 „	„ Südamerika,
		13 „	„ Afrika,
		4 „	„ Asien,
		640 „	„ sonst. fremden Ländern.

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 149 368 t

davon		mit	
in Pillau	1 144 t	12 486 t	nach Deutschen Häfen,
„ Danzig	1 169 „	10 215 „	„ Dänemark,
„ Stettin	15 906 „	5 166 „	„ Schweden,
„ Lübeck . . .	16 881 „	1 146 „	„ Norwegen,
„ Hamburg . . .	107 407 „	7 311 „	„ Grossbritannien,
„ Geestemünde .	2 846 „	12 393 „	„ Russland,
„ Brake	2 958 „	535 „	„ Belgien,
„ Bremen . . .	1 057 „	285 „	„ d. Niederlanden,
		1 104 „	„ Frankreich,
		3 392 „	„ Spanien,
		3 920 „	„ Portugal,
		2 801 „	„ Italien,
		9 747 „	„ d. Verein. Staaten Nordamerikas,
		8 184 „	„ Centralamerika,
		38 134 „	„ Südamerika,
		1 „	„ Westindien,
		3 372 „	„ Afrika,
		3 887 „	„ China,
		6 487 „	„ Japan,
		3 „	„ Ostindien,
		1 753 „	„ d. übrigen Asien,
		349 „	„ Argentinien,
		15 710 „	„ Australien,
		973 „	„ sonst. fremden Ländern.

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend Trennung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem Abgeordnetenhause ist von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Minister für Handel und Gewerbe folgender Gesetzentwurf, betreffend Abänderungen der gesetzlichen Bestimmungen über die Zuständigkeiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers für Handel und Gewerbe zugegangen.

Art. I. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Zuständigkeiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten werden für den Bereich des Berg-, Hütten- und Salinenwesens dahin abgeändert, dass der Minister für Handel und Gewerbe an die Stelle des Ministers für öffentliche Arbeiten tritt.

Art. II. Dieses Gesetz tritt am 1. April 1890 in Kraft.

Auf die Begründung des Gesetzentwurfs kommen wir zurück.

Betriebsergebnisse im Januar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im „Reichsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für die 75 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 659,37 Kilometer, folgendes: Im Januar d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 54 Bahnen, mit zusammen 33 636,72 km, höher und bei 21 Bahnen, mit zusammen 2 030,13 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Januar d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 61 Bahnen, mit zusammen 34 137,49 km, höher und bei 14 Bahnen, mit zusammen 1 529,36 km geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 860 000 *M.* (15 405 100 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 669 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 551 882 529 *M.* (284 586 550 *M.* Stammaktien, 80 881 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 186 414 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 3 322,01 km, so dass auf je 1 km 166 129 *M.* entfallen.

Eröffnet wurde am 29. Dezember v. J. die Strecke Dömitz-Lübtheen 32,90 km (Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn).

Das Rechtsfahren der Züge auf doppelgeleisigen Strecken.

Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthält die Bestimmung, dass auf doppelgeleisigen Bahnstrecken die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleis befahren sollen. Da indess bei Erlass dieser Vorschrift im Jahre 1875 etwa der achte Theil aller doppelgeleisig ausgebauten Bahnstrecken in Deutschland links befahren wurde, und die Aenderung der Betriebsweise zeitraubende und kostspielige Umbauten bedingte, so wurde gleichzeitig gestattet, dass bestehende Ausnahmen bis auf weiteres beibehalten werden dürften. Im Interesse der Betriebssicherheit war aber eine durchweg gleichartige Benutzung der zweigeleisigen Bahnstrecken dringend zu wünschen. Die betheiligten Aufsichtsbehörden haben deshalb unausgesetzt auf die Beseitigung der vorhandenen Abweichungen hingewirkt, und dementsprechend sind die erforderlichen Umbauten von den Bahnverwaltungen allmählich ausgeführt worden. Nachdem nunmehr vor kurzem die letzten derartigen Arbeiten zum Abschlusse gebracht worden sind, ist das Rechtsfahren auf den Deutschen Eisenbahnen jetzt

allgemein durchgeführt. Ausgenommen bleiben nur zwei kurze Grenzstrecken, auf welchen in Uebereinstimmung mit der Betriebsweise auf den anschliessenden fremdländischen Bahnen auch ferner links gefahren werden wird.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt: Güternebenstellen.

Am 1. April 1890 werden im Bezirke der Eisenbahndirektion Erfurt ausserhalb der Eisenbahnstationsorte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern Güternebenstellen eingerichtet, welche, sowie der Rollfuhrdienst derselben zunächst von der zugehörigen Eisenbahnstation, im übrigen von dem zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte und der Eisenbahndirektion beaufsichtigt werden.

Diese Güternebenstellen übernehmen für die betreffenden Eisenbahnstationen (auf Grund der für den Eisenbahn-Güterdienst bestehenden Reglements, Tarifvorschriften und Lieferfristbestimmungen) Eil- und Frachtstückgüter zur Beförderung und liefern dort ankommende Güter aus. Die Zuführung der Güter aus dem Ortsbereiche der Nebenstelle zur Station und die Abführung in umgekehrter Richtung erfolgt durch die Eisenbahnverwaltung.

Der Dienst der Nebenstellen beschränkt sich auf die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Stückgut (Eil- und Frachtgut) im Einzelgewicht von nicht über 500 kg.

Bei der Beförderung nach und von dem Bereiche der Nebenstelle wird zwischen Eil- und Frachtstückgut ein Unterschied nur insofern gemacht, als die Aufnahme der Eilgüter bei den Nebenstellen bis kurz vor Abfahrt der Rollgeschirre, ihre Zustellung am Versand- bezw. Bestimmungsorte vor den Frachtstückgütern und ihre Beförderung nach und von der Eisenbahnstation bei Unzulänglichkeit des Wagenraumes ebenfalls vor den Frachtstückgütern zu erfolgen hat.

Die Rollgeldsätze werden für die Beförderung von Eilgut um ein Drittel erhöht.

Frachten und Nachnahmen werden von den Nebenstellen eingezogen und ausgezahlt.

Ueber die weiteren für diesen Güterdienst eingeführten Bestimmungen siehe die Bekanntmachung in Nr. 18 S. 202 dieser Zeitung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg: Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen auf Haltepunkten.

Die im Verkehr von und nach den für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichteten Haltepunkten Dettum, Gielde, Hedeper und Ildehausen bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von diesen Haltepunkten nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solchen nach denselben dagegen in Frankofracht und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden müssen, werden am 1. April d. J. aufgehoben.

Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).

Nach dem Geschäftsbericht für 1889 betrugen die Gesammteinnahmen 287 916 (1888 283 265) *M*, wovon auf die Ausgaben einschliesslich 16 000 (6 000) *M*, die dem Erneuerungsfonds und 24 744 (17 000) *M*, die dem Reservefonds zugewiesen wurden, 216 536 *M* entfallen, so dass sich ein Ueberschuss von 71 380 *M* ergibt gegen 80 171 *M* im Vorjahr. Die Aktionäre erhalten wiederum 21 % Dividende, dem Reservefonds werden 3 570 *M* und dem Erneuerungsfonds 1 080 (12 442) *M* zugewiesen und restliche 3 010 *M* dem Bahnpersonal als Theuerungszulage bewilligt.

Aus Württemberg: Filderbahn-Gesellschaft.

L. Der sechste Jahresbericht — umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1889 — zugleich der erste Bericht über den gemeinschaftlichen Betrieb der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch und der Dampfstrassenbahn Degerloch-Möhringen-Hohenheim ist erschienen. Nach demselben betrugen die Anlagekosten der Dampfstrassenbahn 316 500 *M*, der Zahnradstrecke Stuttgart-Degerloch 451 931 *M*. Die Betriebseinnahmen im Jahre 1889 haben betragen 121 688,20 *M*, die Betriebsausgaben 90 604 *M*, so dass als Ueberschuss verbleiben 31 084,20 *M*. Hiervon waren dem Reservefonds statutenmässig zuzuweisen 1 554,21 *M* (5 %). Von dem verbleibenden Ueberschuss mit 29 529,99 *M* sollen nach dem Antrag des Aufsichtsrathes überwiesen werden dem Erneuerungsfonds erstmals 8 000 *M*, der Unterstützungskasse und zu Gratifikationen an Beamte und Bedienstete der Bahn 2 500 *M*, dem Amortisationskonto 7 000 *M*, den Aktionären als Dividende 2 % mit 6 000 *M*, der Rest mit 6 029,99 *M* soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Das Betriebsmaterial der Bahn besteht aus 3 Zahnradlokomotiven, 3 Adhäsionsbahnlokomotiven, 4 Personenwagen und 2 Güterwagen für die Zahnradbahn, 8 Personenwagen und 4 Güterwagen für die Dampfstrassenbahn und 1 Schneepflug.

Bestrebungen für Einführung einer einheitlichen Zeit in Deutschland.

Der Sächsische Ingenieur- und Architektenverein hat sich in seiner am 17. November 1889 in Leipzig abgehaltenen 125. Hauptversammlung mit der Frage der Einführung einer einheitlichen Zeit für Deutschland beschäftigt und dabei den nachstehenden Antrag des Betriebs-Telegraphen-Oberinspektors Dr. Ulbricht einstimmig angenommen:

„Der Verein schliesst sich den Bestrebungen für Einführung einer einheitlichen Deutschen Zeit voll an und hält als Normalzeit die mittlere Sonnenzeit des 15 ° östlich von der Greenwicher Sternwarte liegenden Meridianes für besonders geeignet.

Der Verein ist der Ueberzeugung, dass eine derartige Einrichtung für das Verkehrswesen in hohem Grade nutzbringend, für das öffentliche Leben überhaupt vortheilhaft und für die bürgerliche Zeiteintheilung ohne irgend welchen Nachtheil sein werde. Der Verein beauftragt den Verwaltungsrath in diesem Sinne:

1. an die Königlichen Ministerien der Finanzen und des Innern zu berichten und um Förderung der erwähnten Bestrebungen zu bitten,
2. die Angelegenheit an den Verband zu bringen und zu einer Verbandskundgebung für die Normalzeit Anregung zu geben.

Nachdem der Verwaltungsrath des Sächsischen Vereins diesen Anträgen entsprochen, hat der Verbandsvorstand der Anregung Folge gegeben und den Antrag in den Arbeitsplan eingestellt. Er hat alsdann die Einzelvereine ersucht, zu der Einführung der Normalzeit bald gefälligst Stellung zu nehmen und ihre Ansicht sowohl dem Verbandsvorstande als auch dem Sächsischen Ingenieur- und Architektenverein bis zum 1. April d. J. kundzugeben. —

Ueber denselben Gegenstand hielt Herr Regierungs- und Baurath Bessert-Nettelbeck in Köln im Architekten- und Ingenieurverein für den Niederrhein einen sehr sachgemässen Vortrag, und wurde im Anschluss an letzteren von dem genannten Verein einstimmig der von Herrn Ober-Baurath Rüppell beantragte Beschluss: „Der Architekten- und Ingenieurverein für Niederrhein und Westfalen hält die Einführung einer Einheitszeit für den inneren und äusseren Dienst der Verkehrsanstalten Deutschlands, sowie für das sonstige bürgerliche Leben für dringend wünschenswerth und empfiehlt hierfür die mittlere Sonnenzeit des Meridians, welcher 15 Längengrade östlich von Greenwich liegt" angenommen, sowie ferner beschlossen, dem Herrn Reichskanzler von diesem Beschlusse Kenntniss zu geben.

Pferdeeisenbahnen: Dividenden.

Der Aufsichtsrath der Halleschen Strassenbahn schlägt pro 1889 eine Dividende von 6 % vor.

Für die Aachen-Burtscheider Pferdebahn wird eine Dividende von 2 % vorgeschlagen.

Aus Rumänien.

Die Rumänischen Staatseisenbahnen im Jahre 1888.

Das Netz der Rumänischen Staatseisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1888 eine Betriebslänge von 2 474,36 km.

Die nachstehenden Mittheilungen beziehen sich jedoch nur auf eine Betriebslänge von 2 081,36 km bezw. im Personenverkehr von 2 067,71 km, d. i. ausschliesslich der Linien Jassy-Ungheni (dieselbe besitzt die Russische Spurweite von 1,524 m) und Cernavoda-Constanta, ferner der schmalspurigen Linien Bacau-Piatra (Neamtu) und Crasna-Dobrina, sowie der von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn übernommenen Linien mit 224,11 km. Die Hafenbahnen von Corabia, Calarasi, Braila, Galati und Constanta nach den Häfen daselbst mit zusammen 13,65 km Betriebslänge dienen nur dem Güterverkehr.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Berichtsjahres verwendeten Anlagekapitals betrug 326 028 840 *M* oder auf 1 km Bahnlänge 156 669 *M*.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres 1888 vorhanden: 229 Lokomotiven, 371 Personenwagen mit 816 Achsen und 11 412 Plätzen, 3 274 bedeckte Lastwagen mit 6 548 Achsen und 32 115 t Tragfähigkeit, 1 819 offene Wagen mit 3 639 Achsen und 17 871 t Tragfähigkeit, sowie 67 Bahnpostwagen. Von den eigenen Fahrzeugen wurden auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleistet 6 074 997 Lokomotivnutzkm bezw. im ganzen bezüglich der Kosten der Züge 7 578 580 Lokomotivkilometer, 27 255 060 Personenwagenachskm, 149 637 977 Lastwagenachskilometer und 5 444 608 Personenwagenachskm. Die eigenen und fremden Fahrzeuge haben auf den Strecken der Rumänischen Staatseisenbahnen zurückgelegt im ganzen 8 484 269 Lokomotivkm, 27 141 096 Personenwagenachskm, 167 182 471 Lastwagenachskm und 5 444 608 Postwagenachskm, im ganzen 199 768 175 Achskm.

Befördert wurden 1 987 840 Personen auf 154 579 815 Personenkilometer, 8 931 t Gepäck auf 1 058 797 tkm, 2 736 Hunde und 2 528 284 t Güter aller Art auf 395 322 277 tkm. Ausserdem sind von 85 227 t frachtfreie Dienst- und Bau- (Regie-) Gütern 11 428 075 tkm zurückgelegt worden.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 8 524 188 ℳ oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 4 187 ℳ, aus dem Güterverkehre 15 908 684 ℳ bezw. für das Kilometer mittlerer Betriebslänge 7 783 ℳ und aus sonstigen Quellen 911 296 ℳ bezw. überhaupt 25 344 168 ℳ, d. i. auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 12 399 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 33,6 %, aus dem Güterverkehre 62,8 % und aus sonstigen Quellen 3,6 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 1 112 466 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 5 563 156 ℳ, für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 4 671 525 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 4 077 213 ℳ bezw. zusammen 15 424 360 ℳ oder für jedes Kilometer Betriebslänge 7 546 ℳ, für jedes Nutzkilometer 2,55 ℳ und für jedes Wagenachskilometer 7,72 ₰. Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 60,8.

Der sich ergebende Betriebsüberschuss von 9 919 808 ℳ, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 4 853 ℳ, ergibt in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 3,04 gegen 2,64 im Vorjahre.

Auf der am 1. August 1874 eröffneten Linie J a s s y - U n g h e n i wurden vereinnahmt 218 136 ℳ, verausgabt 46 390 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 171 746 ℳ.

Die Einnahmen auf der Linie C e r n a v o d a - C o n s t a n t a betrugen 593 228 ℳ, die Ausgaben 598 686 ℳ bezw. die Ueberzahlung 5 458 ℳ.

Auf den schmalspurigen Strecken B a c a u - P i a t r a (N e a m t u) und C r a s n a - D o b r i n a wurden vereinnahmt 236 396 ℳ, verausgabt 201 024 ℳ. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben beträgt 35 372 ℳ oder in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 1,04.

N e u e B a h n l i n i e n. Im Bau begriffen waren die Strecken Tergovistea-Baile Pucioasa, 20,8 km, Dobrina-Husi (schmalspurig), 5,6 km und Vaslui-Jassy, 67,565 km, zusammen 93,965 km, während folgende Strecken in Bauvorbereitung standen: 1. Pitesti-Curtea de Argesi (37,0 km), 2. Buzeu-Paterlagele (60,0 km), 3. Fetesti-Cernavoda (Donaubrücke) (22,9 km), 4. Tocsani-Odobesti (11,0 km), 5. Tergul-Ocna-Moinesti (28,0 km), 6. Piatra (Neamtu)-Tercau (25,0 km), 7. Dorohoi-Jassy (170,0 km), 8. Craiova-Calafat (102,0 km), 9. Bucaresci-Oltenita (70,0 km) und 10. Berlat-Galati (87,0 km), zusammen 612,90 km.

Aus der Schweiz.

Fahrpläne.

Nachdem die Verwaltungen des Schweizerischen Eisenbahnverbandes einem im Jahre 1888 ausgearbeiteten ersten Entwurf eines allgemeinen Plakatfahrplanes eine Reihe von Einwendungen entgegengestellt haben, ist ein zweiter Entwurf, in welchem diesen Einwendungen soweit als möglich Rechnung getragen wurde, mit Schreiben des Eisenbahndepartements vom 9. November v. J. den sämmtlichen interessirten 21 Verwaltungen zugestellt und sind diese ersucht worden, Abänderungsvorschläge sowie etwaige weitere Bemerkungen bis längstens Ende des Jahres 1889 geltend zu machen. Innerhalb dieser Frist haben sich nur 3 Verwaltungen, alle grundsätzlich zustimmend, vernehmen lassen. In einer am 29. Januar stattgefundenen Konferenz hat die vom Eisenbahnverband delegirte Abordnung erklärt, dass sie einem Gesammtfahrplan den Vorzug gebe, welcher auf die Darstellung der hauptsächlichsten Reiserouten sich beschränken würde, und der Bundesrath fasste nun in dieser Angelegenheit folgenden Beschluss: 1. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Entwurf eines allgemeinen Plakatfahrplanes ist genehmigt. Die Anordnung desselben ist so zu gestalten, dass, übrigens ohne Abbruch am Inhalt, die von den Eisenbahngesellschaften bezeichneten Reiserouten soweit als möglich im Zusammenhang zur Darstellung kommen. 2. Das Departement ist eingeladen, dafür zu sorgen, dass dieser allgemeine Plakatfahrplan jeweilen zu Beginn der ordentlichen Fahrplanperiode, erstmals zum 1. Juni 1890, in der erforderlichen Anzahl von Exemplaren zur Verfügung steht und den Eisenbahnverwaltungen abgegeben werden kann, welche im Verhältniss des Bedarfs die Erstellungskosten zu vergüten haben. 3. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, den allgemeinen Plakatfahrplan in den Wartesälen und nach dem vorhandenen Bedürfniss in den Vorräumen (Hallen, Gänge) der Bahnhöfe und Stationen, an dem Publikum gut zugänglichen Stellen anschlagen zu lassen. Jeder einzelnen Verwaltung ist unbenommen, neben dem allgemeinen auch den Sonderfahrplan der eigenen Gesellschaft auszuhängen. Dagegen tritt das allgemeine Plakat an die Stelle der Fahrplanpublikationen aller übrigen Bahnen, deren Züge im ersteren angegeben sind. 4. Zur Aushängung in ausländischen Bahnhöfen und Stationen dürfen von den Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen nur die allgemeinen Plakatfahrpläne abgegeben werden. 5. Das Eisenbahndepartement ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Jura-Simplonbahn.

Dem ersten Verkehrsnachweis, welcher die bisher vereinzelt aufgeführten Betriebsresultate der Jura-Bern, der Bern-Luzern, der Brünigbahn und der Suisse Occidentale vereinigt mittheilt, ist zu entnehmen, dass die Zahl der Reisenden im Januar 1890 454 000 (450 086) beträgt. Die Einnahmen aus diesem Verkehr ergeben 488 000 (517 114) Frcs. Aus dem Gepäckverkehre resultiren bei 1 953 (1 893) beförderten Tonnen 39 000 (39 095) Frcs., aus dem Thiertransporte bei 19 000 (22 844) beförderten Stück 30 000 (28 994) Frcs. und aus dem Güterverkehre bei 124 048 (110 111) t 813 000 (714 554) Frcs., Gesammteinnahmen 1 370 000 (1 300 358) Frcs.

Linksufrige Thunerseebahn.

Dem Bundesrath wurde das Konzessionsgesuch für eine linksufrige Thunerseebahn, Thun-Därlingen, eingereicht. Konzessionsbewerberin ist die Firma Pümpin & Herzog in Bern. Die Gesammtlänge misst 24 km, die Maximalsteigung 12 ‰. Die Bahn bezweckt die Verbindung der Centralbahn mit der Bödelibahn und den Berner Oberlandbahnen. Die Anlagekosten werden auf 3 500 000 Frcs. berechnet.

Schweizerische Centralbahn.

In seiner am 18. v. Mts. abgehaltenen Sitzung genehmigte der Verwaltungsrath eine Reihe von Bauvorlagen des Direktoriums und bewilligte die zu deren Ausführung erforderlichen Kredite im Gesammtbetrage von 568 000 Frcs. Diese Projekte bezwecken die Erweiterung von Geleisen und anderen Stationsanlagen und die Ausrüstung einer weiteren Anzahl Lokomotiven und Wagen mit Westinghousebremsen. Infolge einer Interpellation wurde vom Direktorium die Mittheilung gemacht, dass die in verschiedenen Blättern erschienene Notiz, dahin gehend, es sei den Mitgliedern des Vereins Schweizerischer Geschäftsreisender die Vergünstigung der Fahrt zur halben Taxe bewilligt worden, auf einem Missverständniss beruht. Allerdings seien unter den Schweizerischen Bahnverwaltungen Verhandlungen im Gange, welche auf erhebliche Taxermässigung für solche Personen, welche viel mit der Eisenbahn zu reisen haben (nicht nur für Geschäftsreisende), abzielen, und die Verwaltung der Centralbahn ist geneigt, diese Neuerung ihrerseits ins Leben rufen zu helfen. Indess hat das daherige Projekt zur Zeit noch nicht die Zustimmung sämmtlicher Verwaltungen erlangt und es sind auch einige Nebenpunkte zu ordnen, bevor dasselbe ins Leben treten kann.

Transporteinnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Name der Bahn	Gesammteinnahmen 1888 Frcs.	Gesammteinnahmen 1889 Frcs.	Ertrag für 1 km 1888 Frcs.	Ertrag für 1 km 1889 Frcs.
Schweizerische Nordostbahn	14 661 459	15 518 560	25 996	27 515
Zürich-Zug-Luzern	2 090 292	2 235 814	31 198	33 370
Bötzbergbahn	2 586 609	2 858 797	44 597	49 290
Suisse-Occidentale-Simplon	12 956 346	13 670 580	21 486	22 671
Travers-Régional	110 300	117 270	7 879	8 376
Bulle-Romont	222 522	231 239	11 712	12 170
Schweizerische Centralbahn	11 846 828	12 449 894	36 677	38 545
Verbindungsbahn	260 477	278 831	52 095	55 766
Aargauische Südbahn	1 240 582	1 330 708	21 389	22 943
Jura-Bernbahn	6 531 099	7 001 640	29 419	31 825
Brüniglinie	396 405	589 871	9 694	10 937
Bern-Luzern	1 341 143	1 420 790	14 117	14 956
Vereinigte Schweizer Bahnen	7 782 885	8 134 420	27 996	29 260
Toggenburger Bahn	285 084	283 747	11 403	11 350
Gotthardbahn	11 631 499	12 682 376	43 727	47 678
Pilatusbahn	—	290 950	—	58 190

Die Ergebnisse für 1889 sind zum Theil approximativ.

Aus England.

Signalwärter.

Unter den vielen, die Aufmerksamkeit der Jetztzeit in Anspruch nehmenden Fragen bezüglich der Arbeiterverhältnisse ist eine der wichtigsten und dringendsten diejenige, welche durch eine von den Englischen Signalwärtern ausgegangene Bewegung zur Erzielung kürzerer Arbeitszeit und höherer

Löhnung hervorgerufen ist. „Die Signalwärter, schreibt das Englische Blatt „Industrics“, sind eine viel zahlreichere Beamtenklasse, als gewöhnlich angenommen wird. Auf den 16 Hauptbahnen des Vereinigten Königreichs betrug im Januar 1887 die Zahl derselben etwa 15 500; doch ist die Gesammtzahl auf allen Englischen Bahnen gewiss auf 30 000 anzunehmen. Diese wichtige und zahlreiche Mannschaft mag wohl nicht gerade schwere und erschöpfende Arbeit zu verrichten haben, doch liegen ihr die allerverantwortlichsten Pflichten ob und es gibt keine Gemeinschaft von Männern, denen das Leben vieler anderer in gleich hohem Grade in die Hand gegeben wäre. Die Leute müssen in unausgesetzter Wachsamkeit sein, aber der durchschnittliche Signalmann ist zum Umglück für ihn selbst und das reisende Publikum in hohem Maasse überarbeitet, und seine Bezahlung ist keineswegs eine verhältnissmässig hohe. Nach einer im Mai 1888 gemachten parlamentarischen Aufstellung hatten von den 15 500 Signalwärtern der 16 Englischen Hauptbahnen 4 095 eine Arbeitszeit von mehr als 12 hintereinander folgenden Stunden. Am meisten werden diese Leute, wie es scheint, auf der Midland-Eisenbahn ausgenutzt, bei welcher von der Gesammtzahl von 1 921 nicht weniger als 1 757 eine derartige Arbeitszeit hatten, von denen wiederum selbst die letztere in 436 Fällen überschritten wurde und zwar von 52 Beamten um 6 Stunden und darüber. Das Vorkommen von Unfällen infolge von Missverständnissen und Vernachlässigungen seitens der Signalwärter — eine häufige, wenn nicht die häufigste Ursache von Unfällen — ist, angesichts solcher Thatsachen, kaum zu verwundern.

Auf der Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn sind von 1 112 beschäftigten Signalwärtern 523 beständig bis zu 12 Stunden im Dienst, und auf der Great Eastern-Eisenbahn werden in ähnlicher Weise 420 Mann von der Gesammtzahl von 898 beschäftigt. Andererseits gibt die London und South Western-Eisenbahn ein bemerkenswerthes Beispiel vom Gegentheil, da keiner ihrer Wärter eine tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden erreicht.

Die durchschnittlichen Lohnsätze der Signalwärter in den Europäischen Hauptstaaten stellen sich wie folgt:

	Durchschnittliche Wochenlöhne
England	18,14 bis 30,24 ℳ
Frankreich	18,15 „ 32 25 „
Deutschland	16,13 „ 23,18 „
Belgien	12.10 „ 17,64 „
Holland	14.11 „ 22,17 „

Die durchschnittlichen allgemeinen Lohnsätze stehen in Frankreich 20 % und in Deutschland 30—40 % unter denen in England. Was aber die Signalwärter betrifft, sind die durchschnittlichen Lohnsätze in Frankreich höher, in Deutschland um eine Kleinigkeit niedriger als in England. In Belgien und Holland, wo die Lohnsätze im allgemeinen gewöhnlich sehr niedrig stehen, ist thatsächlich der Unterschied geringer, als man erwarten könnte. In den Vereinigten Staaten erhalten dagegen die Signalwärter mindestens 50 % höhere Löhne als in England.

Die Schlussforderung der Signalwärter scheint dahin zu gehen, dass die tägliche Dienstzeit der Wärter in allen Signalhäusern auf acht Stunden begrenzt und der Lohnsatz auf 4,50—6 ℳ festgesetzt werde. Diese Ansprüche erscheinen unter den obwaltenden Umständen durchaus angemessen.“

Urtheile des Reichsgerichts.

Den im Dienste verletzten Bayerischen Eisenbahnbediensteten stehen nur die Pensionsansprüche nach der Verordnung vom 30. November 1886 und keine Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze zu. § 12 des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 beseitigt nicht die Ansprüche aus der Lex Aquilia.

Kläger verunglückte bei einem Rangirmanöver. Die Verletzung hatte die Pensionirung zur Folge. Die Pension wurde nach § 6 der Allerhöchsten Verordnung vom 30. November 1886, die Neuregelung der Pensionsverhältnisse für das nichtpragmatische statusmässige Personal der Königlichen Verkehrsanstalten betreffend, festgesetzt und zugleich der Ersatz der nach dem Wegfall des Diensteinkommens erwachsenden Kosten des Heilverfahrens dem Kläger zugebilligt. Letzterer hat sich hierbei nicht beruhigt, sondern Entschädigung nach Maassgabe des Haftpflichtgesetzes und bezw. der Lex Aquilia verlangt.

Das Bayerische Ober-Landesgericht München wies mit Urtheil vom 3. April 1889 in Uebereinstimmung mit der ersten Instanz den primären Anspruch des Klägers ab. Dagegen erkannte es seine Beschwerde über die Berechnung der Pension als begründet an, indem es annahm, dass die Eisenbahnverwaltung mit Unrecht die Funktionszulage des Klägers als ein nicht pensionsfähiges Einkommen angesehen habe.

Gegen dieses Urtheil haben beide Theile Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe.

Von beiden Revisionen ist zunächst jene des Klägers zu würdigen.

Der zweite Richter weist die Klage aus dem Haftpflichtgesetze um deswillen ab, weil durch die Königlich Bayerische Allerhöchste Verordnung vom 30. November 1886 Bayern im Sinne des Reichs-Fürsorgegesetzes vom 15. März 1886 § 12 für seine Beamten, speziell für den Kläger, eine den §§ 1—5 dieses Gesetzes gleichkommende Fürsorge getroffen habe, mithin weitergehende Ansprüche des Klägers aus dem Reichs-Haftpflichtgesetze nach eben diesem § 12 ausgeschlossen seien. Der hiergegen gerichtete Revisionsangriff konnte nicht von Erfolg sein. Es mag dahin gestellt bleiben, ob alle Gründe als zutreffend zu erachten, aus denen der zweite Richter die Folgerung ableitet, dass der Ausdruck „Landes-Gesetzgebung“ des § 12 cit. im weiteren Sinne zu verstehen, wonach derselbe die Gesammtheit derjenigen allgemein verbindlichen Rechtsnormen umfasse, welche von der obersten Staatsgewalt des einzelnen Landes als solche erlassen und verkündet seien. Der Folgerung selbst aber war diesseits beizutreten. Es muss hierbei vor allem ein Eingehen auf die Bedeutung, welche dem Ausdruck „Landes-Gesetzgebung“ in anderen Reichsgesetzen zukommt, abgelehnt werden. Es kommt vielmehr nur darauf an, welche Bedeutung jenem Worte in § 12 des Reichs-Fürsorgegesetzes beigelegt ist. Die Materialien des Gesetzes geben für die Untersuchung dieser Frage Anhaltspunkte nicht an die Hand. Weder die Motive des Gesetzentwurfes, noch der Kommissionsbericht, noch auch die Verhandlungen im Reichstage lassen einen bewusst bestimmten Standpunkt gegenüber der vorliegenden Frage erkennen. Zwar ist regierungsseitig mehrfach darauf hingewiesen, dass in Bayern für das nichtpragmatische Dienstpersonal der Verkehrsanstalten bereits günstigere Vorsorge, als jene durch den neuen Entwurf des Reichsgesetzes vorgesehene, getroffen sei, und hierbei ist vermuthlich die Verordnung vom 3. Oktober 1859 — welche lediglich im Verordnungsblatt für die Königlichen Verkehrsanstalten publizirt worden — ins Auge gefasst. Allein hieraus lässt sich nicht mit Sicherheit erkennen, ob die Reichsregierung das verfassungsmässige Verordnungsrecht der einzelstaatlichen Regierungsgewalt unter dem Ausdruck „Landes-Gesetzgebung“ mitbegreifen wollte. Und die übrigen Verhandlungen sind hierfür gänzlich ohne Erheblichkeit. Es hat daher zunächst darauf anzukommen, welche Materie es ist, deren Regelung hier in Frage stand. Und hierfür ist es von Belang, dass der allgemeine Theil der Motive (Reichstag, 6. Legislaturperiode II. Sess. 1885/86, Sammlung der Drucksachen, Band I Nr. 5 Seite 8—10) den Entwurf bezeichnet als „dienstpragmatische Regelung der Unfallfürsorge für die p. Beamten“, wobei ausdrücklich bemerkt ist, das Reichsgesetz könne sich nur beziehen auf Reichsbeamte, während die Regelung der Fürsorge für die Staats- und Kommunalbeamten den Landes-Gesetzgebungen beziehungsweise der statutarischen Festsetzung der Kommunalverbände zu überlassen sein werde. In der That handelt es sich hierbei um einen Gegenstand der Dienstpragmatik, und der Reichsgesetzgeber hat sich sorgfältig jeder Einmischung in die Kompetenz der Bundesstaaten und Kommunen, betreffend die Regelung dieses Gegenstandes, enthalten. Hiernach ist nicht anzunehmen, dass die gesetzgebenden Faktoren des Reiches unter dem Ausdruck „Landes-Gesetzgebung“ etwas anderes verstanden, als die zur Regelung der einschlägigen Materie nach den verfassungsrechtlichen Normen der einzelnen Bundesstaaten zuständigen Regierungsfaktoren. Hiergegen kann nicht eingewendet werden, dass, da in § 12 cit. von Akten der Landes-Gesetzgebung die Aufhebung bezw. das Ausserkrafttreten von Reichsgesetzen abhängig gestellt sei, offenbar nur die Gesetzgebung im engeren Sinne, das ist also für konstitutionelle Staaten das Zusammenwirken des Staatsoberhauptes und der übrigen gesetzgebenden Faktoren, das ist eigentliche Gesetze, gemeint sein könnten. Dieser einzige und bezw. Haupteinwand beseitigt sich durch die Erwägung, dass durch die Landes-Gesetzgebung nicht direkt, sondern nur indirekt, die Vorschriften der Reichsgesetze über Haftpflicht und Unfallversicherung in Wegfall gebracht werden können, indem der § 12 des Reichsgesetzes selbst die Bedingungen dieses Wegfalls vorschreibt. Für Reichstag und Bundesrath bestand ein Interesse lediglich daran, den Wegfall der weitergehenden reichsgesetzlichen Ansprüche der betreffenden Landesbeamten usw. davon abhängig zu stellen, dass den letzteren durch Akte der Gesetzgebungsgewalt der einzelnen Bundesstaaten ein klagbarer Anspruch auf, der Reichsfürsorge mindestens gleichkommende, Vortheile eingeräumt wurde. Ob dies für Bayern der Fall, bestimmt sich daher lediglich nach Bayerischem Verfassungsrecht. Die Bezugnahme des Revisionsklägers auf das Reichsgerichtsurtheil vom 14. Juni 1888 ist gänzlich ohne Behelf, da damals die Frage über die Bedeutung des in § 12 cit. gebrauchten Ausdruckes „Landes-Gesetzgebung“ überall nicht zu beantworten war und nicht beantwortet werden wollte. Dass

die anderen Staaten, soweit sie aus Anlass des § 12 Vorsorge getroffen — es sind dies, von Elsass-Lothringen (Gesetzblatt 1888 Seite 41) abgesehen, Preussen (siehe Gesetzsammlung 1887 S. 282), Baden (siehe Gesetz- und Verordnungsblatt 1888 S. 217), Sachsen (siehe Königlich Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1888 S. 113), Oldenburg (siehe Gesetzblatt 1888 S. 93) — die Materie durch eigentliche Gesetze geregelt haben, ist für vorliegende Frage ohne wesentliche Bedeutung.

Die weitere Frage aber, ob die Königliche Allerhöchste Verordnung vom 30. November 1886 überhaupt als solche, das ist ohne Mitwirkung der Landesvertretung, nach Bayerischem Verfassungsrecht habe erlassen werden können, bejaht der zweite Richter in prozessualisch genügender Weise unter Bezugnahme auf von Pözl's Bayerisches Verfassungsrecht. III. Aufl. § 146 und eine langjährige konstitutionelle Gepflogenheit, welche in den Verordnungen vom 3. Oktober 1857 und 30. November 1886 einen prägnanten Ausdruck gefunden habe. Hiermit ist (für das Reichsgericht) irrevisibles Bayerisches Landesrecht angewendet.

Der zweite Richter tritt dem ersten Richter auch darin bei, dass nach der Verordnung vom 30. November 1886 § 6 dem Kläger ein Rechtsanspruch auf Gewährung der sogen. Unfallpension nach Maassgabe des § 1 des Reichs-Fürsorgegesetzes zustehe. Durch diese Ausführung wird eine revisible Rechtsnorm nicht verletzt und ist zugleich die Voraussetzung geschaffen für die Annahme, dass jene Verordnung die Bedingung des Ausschlusses des Reichs-Haftpflichtgesetzes dem Kläger gegenüber ins Leben gerufen habe.

Der zweite Richter erklärt dann in irrevisibler Weise und mit genügender Begründung die Berufung auf § 13 des Königlich Bayerischen Finanzgesetzes für 1888/89 für erfolglos und stellt ebenso im Wege irrevisibler und prozessual unbedenklicher Auslegung jener Verordnung fest, dass die in § 1 daselbst aufgestellte Voraussetzung des Wohlverhaltens nur die Normalpension, nicht aber die Ansprüche auf die in § 6 normirte Unfallpension treffe.

Gleichfalls ohne Verletzung irrevisibler Rechtsnormen nimmt der zweite Richter an, dass die Frage, ob durch Absatz 2 des § 6 die Rechte der Wittwen und Waisen von, im Betriebe verunglückten, Bediensten ebenfalls in einer den §§ 2 fg. des Reichs-Fürsorgegesetzes gleichkommenden Weise wahrgenommen seien, für die Frage eines dem Kläger zukommenden adäquaten Schutzes ohne Belang sei. Dafür, dass dem Richter blos die Prüfung obliege, ob der jeweiligen Klagpartei durch die Landes-Gesetzgebung gleiche Vortheile zugewendet seien, wie den Reichsbeamten usw. durch das Reichs-Fürsorgegesetz, lässt sich unter anderem auch die Fassung des § 12 verwerthen.

Nach alledem sind revisible Rechtsnormen nicht verletzt durch die Schlussfeststellung des Berufungsurtheils, dass für diejenige Kategorie von Eisenbahnbediensteten, welchen der Kläger angehört, durch die mehrerwähnte Allerhöchste Verordnung vom 30. November 1886, insbesondere den § 6 daselbst, also durch die Landes-Gesetzgebung in Bayern, gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles eine, den Vorschriften der §§ 1—5 des Reichs-Fürsorgegesetzes mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen sei, folglich für den Kläger die in § 12 daselbst statuirte Folge eintrete.

Für diesen Fall nun hat die Revision auch einen Angriff erhoben gegen die Zurückweisung der Klage aus dem Aquilischen Gesetze. Seitens des Revisionsbeklagten ist geltend gemacht, dass, wenn dem Kläger, wie gezeigt, der Anspruch auf die Unfallpension zustehe, im Sinne des § 12 des Reichs-Fürsorgegesetzes und im Hinblick auf die §§ 95—98 des Reichs-Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 ein weitergehender Anspruch gegen den Fiskus auch auf Grund der Landesgesetzgebung vom Kläger nicht erhoben werden könne. Wenn auch diese Ansicht vom Standpunkt der Zweckmässigkeit viel für sich hätte, und wenn auch die schon erwähnten Landesgesetze für Preussen, Sachsen, Baden und Oldenburg desfallsige, dem § 8 des Reichs-Fürsorgegesetzes entsprechende, Bestimmungen enthalten, so muss doch für den vorliegenden Fall dem zweiten Richter beigetreten werden, wenn derselbe ausführt, durch das Reichs-Fürsorgegesetz — in dem hier maassgebenden § 12 — seien nur weitergehende reichsgesetzliche Ansprüche aufgehoben. Offenbar will der zweite Richter damit ausgedrückt haben, dass auch aus der Bayerischen Verordnung vom 30. November 1886 eine weitere Folgerung sich nicht ziehen lässt, wie in der That ein Blick in diese Verordnung ergibt. Fallen demnach die Ansprüche des Klägers unter § 12 des Reichs-Fürsorgegesetzes, so versteht es sich von selbst, auch abgesehen von § 4 des Reichs-Unfallversicherungsgesetzes, dass letzteres Gesetz auf den Kläger keine Anwendung findet, dass sohin die §§ 95—98 dieses Gesetzes für vorliegenden Fall gänzlich ausser Betracht zu bleiben haben. Bei dem Gegensatze aber, welcher schon durch den Wortlaut des § 12 gegenüber dem § 8 des Reichs-Fürsorgegesetzes zum Ausdrucke gebracht ist, kann die Ansicht des zweiten Richters keinen Augenblick einem Bedenken unterliegen.

Dass dem Kläger ein Anspruch aus dem Aquilischen Gesetze wider den Beklagten nicht zustehe, hat der zweite Richter in Anwendung des Bayerischen Landrechts in irrevisibler Weise ausgeführt.

Hiernach rechtfertigt sich die Zurückweisung der klägerischen Revision.

Die Beschwerde des Beklagten richtet sich lediglich dagegen, dass bei Feststellung der Unfallspension des Klägers ein Betrag von 216 ℳ, welchen Kläger unter dem Titel einer Funktionszulage bezogen, zu dessen Gunsten in Anrechnung gebracht ist. Die desfallsige Entscheidung beruht auf sehr eingehend motivirter Auslegung der jene Zulage einführenden Entschliessung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten vom 12. September 1867, als deren Ergebniss die Folgerung sich darstellt, dass es sich hierbei um die Gewährung und Einführung einer dauernden Dienstes- bezw. Funktionszulage für die dort genannten Bahnbediensteten zum Zwecke der Verbesserung ihrer sehr bedürftigen Lage, also um eine ständige Erhöhung ihrer dienstlichen Bezüge und hiermit ihres Diensteinkommens gehandelt habe. Hiernach aber steht die Auslegung des Inhalts eines Erlasses einer Bayerischen Administrativ-Centralstelle in Frage, und ist die Nachprüfung durch das Reichsgericht im Hinblick auf § 511 der Reichs-Civilprozessordnung ausgeschlossen. — Der zweite Richter erwägt zwar noch weiter, die in jener Entschliessung ausgesprochene Gleichstellung mit den Fahrgeldern des Zugpersonals bezwecke wohl auch den Ausschluss der Einrechnung der Zulage in die Normalpension des nicht pragmatischen Dienstpersonals, wozu die bewilligende höchste Stelle selbstverständlich zuständig sei; aber einem solchen Ausspruche könne eine unbedingte Geltung für Festsetzung der sogenannten Unfallpension nicht zugesprochen werden. Wenn auch weder § 12 des Reichs-Fürsorgegesetzes noch § 6 der Allerhöchsten Verordnung vom 30. November 1886 den, die Art der Berechnung des Diensteinkommens für Reichsbeamte regelnden § 7 des genannten Reichsgesetzes erwähnten, so sei doch dieser Paragraph als nothwendige Ergänzung bezw. Erläuterung der §§ 1—5 heranzuziehen, und sei bei Ermittelung des Diensteinkommens des bezüglichen Landesbeamten von denselben Grundsätzen auszugeben, wie sie für die Feststellung des Diensteinkommens der Reichsbeamten maassgebend seien.

Dieser Ansicht kann, was das Verhältniss des § 7 zu § 1 des Reichsgesetzes anlangt, die Berechtigung nicht versagt werden; im übrigen handelt es sich um irrevisible Auslegung der Bayerischen Verordnung, und allerdings wird bei dem Stillschweigen dieser Verordnung über die maassgebenden Grundsätze — dieselbe beschränkt sich darauf, die §§ 1—5 des Reichs-Fürsorgegesetzes in Bezug zu nehmen — nur dann, wenn § 7 in Betracht gezogen wird, von einer den §§ 1—5 gleichkommenden Fürsorge gesprochen werden können.

Der zweite Richter gelangt nun auf Grund obiger Feststellung über den Charakter der Zulage zu der Annahme, dass dieselbe nicht unter § 42 Ziffer 3 des Reichs-Beamtengesetzes vom 31. März 1873 falle. Diese Annahme ist genügend begründet und beruht nicht auf Verletzung revisibler Rechtsnormen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. September 1889 in der Sache P. wider Bayerischen Eisenbahnfiskus.)

Verschiedenes.

Internationaler Eisenbahnkongress.

Der internationale Eisenbahnkongress hatte bei seiner in Paris im September 1889 stattgehabten letzten Versammlung einstimmig den Wunsch ausgesprochen, dass sein nächstes Zusammentreten im Jahre 1891 in Petersburg stattfinden möchte. Dieser Wunsch war seiner Zeit seitens der Belgischen Regierung der Russischen Regierung zur Kenntniss und Aeusserung unterbreitet worden. Am 24. Januar d. J. ist nun — wie seiner Zeit kurz gemeldet — vom Kaiser die Erlaubniss dazu ertheilt worden, dass der Kongress seine Versammlung in Petersburg abhält, jedoch mit der Maassgabe, dass der Zusammentritt der Abgeordneten nicht schon im Jahre 1891, sondern erst im Jahre 1892 erfolgt. Die Russische Regierung ist nämlich der Ansicht, dass ein Zwischenraum von 2 Jahren nicht genügt, um die erforderlichen Vorarbeiten mit der wünschenswerthen Gründlichkeit betreiben zu können.

Dividenden Englischer Eisenbahnen.

Die Great Eastern-Eisenbahn vertheilt eine Dividende von 4 % p. a., die South Eastern-Eisenbahn von $6^3/_4$ % auf die Stammaktien, die London, Tilbury und Southend-Eisenbahn von $6^1/_2$ %.

Northern Pacific-Eisenbahn.

Die gegenwärtige Verwaltung der Eisenbahn hat besonderen Werth darauf gelegt, ihrer Stammlinie durch Erbauung von Zweigbahnen neuen und dauernden Verkehr zuzuführen und sich dadurch gegen den Wettbewerb von Parallelbahnen zu schützen. Diesem Prinzipe verdanken die 25 verschiedenen als Zufuhrlinien dienenden Zweigbahnen der Gesellschaft (in Gesammtlänge von 1 321 Englische Meilen) ihre Entstehung, zu deren eigenthümlichen Erwerb ein Theil der neuen Consolidated Mortgage Bonds dienen soll, von denen ein Betrag von 6 000 000 D. am 27. Februar d. J. bei der Deutschen Bank zur Zeichnung aufgelegt wurde. Den letzten und einen der wichtigsten Vorstösse der Northern Pacific-Eisenbahn in Richtung auf die Erschliessung weiter Gebiete zu Seiten der Stammlinie bildet die Erbauung der Northern Pacific- und Manitoba-Eisenbahn, welche in Länge von etwa 250 Englischen Meilen von der Hauptlinie der Northern Pacific-Eisenbahn nach Winipeg, der Hauptstadt der Canadischen Provinz Manitoba, abzweigt und ihrerseits wieder zwei westliche Zweigbahnen vorschiebt. Die Canadische Regierung hat dem neuen Unternehmen eine Baarunterstützung bewilligt. Von Wichtigkeit für die Entwickelung des ganzen Northern Pacific-Eisenbahnsystems ist neuerdings die Aufschliessung der bedeutenden Kohlenlager in der Nähe des Yellowstoneparks, an welchem die Northern Pacific-Eisenbahn nördlich vorbeiläuft, geworden. Die Kohlenablieferung dieser Lager an die Northern Pacific-Eisenbahn beträgt täglich etwa 1 000 t.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Dem Regierungs- und Baurath Monscheuer in Thorn ist die Stelle des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts daselbst verliehen worden.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Königlichen Regierungs-Baumeister Buchholtz in Posen, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Direktionsbezirk Bromberg) daselbst und Settegast in Wittenberge, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kolle, ständigem Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Direktionsbezirk Erfurt) in Berlin und dem bisherigen Königlichen Regierungs-Baumeister Karl Sieben in Aachen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Am 1. April d. J. erscheint je ein neuer Gütertarif und Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) für den Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks, in welche ausser unseren bisherigen Stationen auch diejenigen des voraussichtlich mit dem genannten Tage aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld in unsere Verwaltung übergehenden Betriebsamtsbezirks Essen B. M. aufgenommen sind.

Von demselben Tage ab erhält die Station Düsseldorf-Käshof unseres Bezirks die Benennung „Düsseldorf-Lierenfeld".

Durch die neuen Tarife, welche neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einige Erhöhungen aufweisen, werden

a) der Gütertarif und Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) für unseren Lokalverkehr vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen und

b) die bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs und Ausnahmetarifs (für Steinkohlen etc.) für den Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld vom 1. Januar 1889, des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs (Heft 2) vom 1. Juli 1889 und des Rheinischen Nachbar-Kohlentarifs (Heft 1 und 2) vom 1. Januar 1887

sowie deren Nachträge

mit der Maassgabe aufgehoben, dass die seitherigen Entfernungen und Frachtsätze für Düsseldorf (B. M., K. M. und Rh.) und Grafenberg noch bis zum Tage der Schliessung der genannten Düsseldorfer Bahnhöfe für den Güterverkehr bestehen bleiben und dass erst von diesem Tage ab die in den oben bezeichneten neuen Tarifen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk, Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Grafenberg in Kraft treten.

Soweit Frachterhöhungen entstehen, kommen die jetzigen Tarifsätze noch bis einschliesslich den 15. April d. J. zur Anwendung.

Diejenigen Erhöhungen, welche sich für Einzelladungen von 5000 kg auf Grund der im Abschnitt II. D. I des neuen Lokal-Gütertarifs vorgesehenen Gebührensätze (Ueberfuhr- und Rangirgebühren, Hafen- und Ortsfrachten etc.) dadurch ergeben, dass die letzteren mit dem doppelten des bisher für 5 000 kg der Ladung erhobenen Betrages für jeden verwendeten Wagen angegeben sind, kommen vom 16. April d. J. ab auch in den Eisenbahn-Direktionsbezirken Elberfeld und Köln (linksrhein.) zur Durchführung.

Abdrücke des neuen Lokal-Gütertarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungen und in unserem hiesigen Geschäftsgebäude zu 1,80 *M.* das Stück zu haben; die Ausgabe des neuen Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) wird erst Mitte März d. J. erfolgen und ertheit bis dahin auf Anfragen wegen der künftigen Kohlenfrachtsätze unser Tarifbüreau hierselbst Auskunft.

Köln, den 28. Februar 1890. (529)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 11. d. Mts. wird veröffentlicht, dass von und nach der Haltestelle Alten des Eisenb.-Dir.-Bez. Erfurt nur Sendungen von der bezw. an die „Zuckerraffinerie des Rheinischen Aktienvereins für Zuckerfabrikation in Köln" befördert werden.

Dresden, den 26. Februar 1890. (530)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, gelangen mit Gültigkeit vom 1. März d. J. zum Theil II Heft Nr. 3 (Bayern-Saarbrücken) Frachtsätze für die Beförderung von Roherzen einschliesslich Blende (Zinkerz), unreinem Bleiglanz (Schwefelblei), Galmei-, Kobalt- und Nickelerzen, ferner Eisensauen und Schwefelkies bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro verwendeten Wagen von Rheinböller-Hütte und Stromberger-Neuhütte nach Bayerischen Stationen zur Einführung, welche von den betreffenden Güterverwaltungen auf Anfrage bekannt gegeben werden.

München, den 25. Februar 1890. (531)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband, Bayerisch-Elsässisch-Lothringischer Tarif vom 1. Mai 1882. Mit Gültigkeit ab 1. März 1890 wird für den Versand von Grubenholz (bis zu 6 m Länge) von Schwandorf nach Mülhausen im Elsass ein Ausnahmefrachtsatz von 1,32 *M.* für 100 kg eingeführt.

München, den 25. Februar 1890. (532)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangt für Holztransporte des Ausnahmetarifes 1a zwischen Unterkochen einer-, Bodenbach und Tetschen andererseits ein Frachtsatz von 1,68 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 28. Februar 1890. (533)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Donauumschlagsverkehr nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Mit dem 1. April d. J. tritt zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr vom 15. Juli 1887 der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif (XII) für Holzstifte, anderweite zum Theil ermässigte, sowie neue Schnittsätze der Schnitttafeln I für den Ausnahmetarif für Zucker, anderweite ermässigte Schnittsätze für die Stationen Elbing, Inowrazlaw und Montwy des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, Aufnahme der Station Braunschweig Ostbahnhof des Direktionsbezirks Magdeburg und der Station Schimischow des Direktionsbezirks Breslau in den Tarif, sowie verschiedene Berichtigungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen des Tarifs. Die für den Verkehr mit den Stationen Neisse und Trachenberg im Ausnahmetarif für Zucker eintretenden Tariferhöhungen erlangen erst vom 1. Mai d. J. ab Gültigkeit.

Druckexemplare des Nachtrages sind kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 21. Februar 1890. (534)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen (ausschl. Eisenbahn-Fahrzeugen) und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits ein direkter Tarif in Kraft.
Derselbe ist von unserer Drucksachenkontrole und von den diesseitigen Stationen zu beziehen. Preis 1 ℳ.
Strassburg, den 28. Februar 1890. (535)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 10. März l. J. wird die Station Zapfendorf mit direkten Frachtsätzen ausgerüstet, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.
München, den 27. Februar 1890. (536)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Für die Station Speyer der Pfälzischen Bahn werden vom 10. März d. J. ab neue Frachtsätze für rohe Baumwolle in den Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif aufgenommen.
Mit demselben Zeitpunkte wird direkte Güterabfertigung zwischen Duderstadt und Frankenthal im Westdeutschen Verbande eingeführt.
Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.
Hannover, den 28. Februar 1890. (537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit Sachsenhausen Viehhof. Vom 1. März cr. ab wird die Station Sachsenhausen Viehhof für Wagenladungssendungen in den Frankfurt- etc. Bayerischen Verkehr einbezogen.
Auskunft ertheilt die Güterverwaltung der genannten Station.
Frankfurt a/M., den 28. Febr. 1890. (538)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Main-Neckarbahn. Zum Gütertarife vom 1. Oktober 1889 für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und solchen der Hessischen Ludwigsbahn sowie der an dieselbe anschliessenden Hessischen Nebenbahnen andererseits tritt am 15. April l. J. der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Frachtbegünstigungen auch einige Erhöhungen, worüber unser Tarifbüreau nähere Auskunft ertheilt.
Darmstadt, den 28. Februar 1890. (539)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 1. März d. J. kommen für die Staatsbahnverkehre Hannover- bezw. Oldenburg-Erfurt die Tarifnachträge 15 bezw. 14 zur Einführung.
Dieselben sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.
Hannover, den 24. Februar 1890. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Vom 1./13. August d. J. treten die Tarife für den direkten überseeischen Güterverkehr von Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Leer, London, Hull, Newcastle, Leith, Lübeck, Stettin, Kiel, Kopenhagen, Hamburg, Le Hâvre nach Kiew vom 1./13. Februar 1883, nach Kursk vom 1./13. März 1883, nach Charkow vom 1./13. Februar 1884, sowie von Bordeaux nach Kiew, Kursk und Charkow vom 1/13. März 1884 ausser Kraft. Desgleichen werden von demselben Tage aufgehoben die im Preussisch-Russischen Verbandtarif vom 1. November 1888 nebst Nachträgen enthaltenen direkten Tarife für den Verkehr nach Russland als Spezialtarif 5 und 6 für die Beförderung von Sammelgut, Ausnahmetarif 1 für verschiedene Artikel von Königsberg nach Kiew, Ausnahmetarif 2 für Heringe von Königsberg nach Radsiwillow tr. Die vom 1./13. August gültigen wahrscheinlich erhöhten Frachtsätze werden s. Z. bekannt gemacht werden.
Direktion. (541H&V)

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II Heft 2. Für Strohsendungen in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür kommt mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres von Wien Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Hirschberg i. Schl. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,19 ℳ. für 100 kg zur Einführung.
Breslau, den 1. März 1890. (542)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Berlin-Westdeutscher Gütertarif. Staatsbahnverkehr Elberfeld-Berlin. Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. treten im Verkehr von Listernohl nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Berliner Ringbahnstationen für die Beförderung von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum Strassenbau in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ermässigte Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Güterverwaltungen zu erfahren ist.
Berlin, den 25. Februar 1890. (543MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. März l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für den Verkehr zwischen Krakau, Podgorze Bonarka und Podgorze Plaszow und den südl. von Oswiecim gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. September 1889 in Kraft.
Exemplare desselben können im kommerziellen Büreau der oben bezeichneten Verwaltung bezogen werden.
Wien, am 27. Februar 1890. (544)

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Die im Nachtrag V zum Tarif Theil II Heft 1 auf Seite 16 für die Stationen Gaya, Hradisch, Olmütz, Ungar. Hradisch und Weisskirchen mit beschränkter Gültigkeitsdauer enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Hohlglaswaaren aller Art, sowie Porzellan und Fayencewaaren finden bis zum demnächstigen Erscheinen des neuen Verbandstarifes wieder Anwendung.
Wien, am 1. März 1890. (545)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Mit 15. März 1890 wird zu den ab 1. Februar l. J. gültigen Ausnahmetarifen für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband der Nachtrag I eingeführt. Derselbe behandelt Ergänzungen und Aenderungen, worunter die Aufhebung der Frachtsätze für Papier und Obst getrocknetes hervorzuheben ist.
Wien, am 20. Februar 1890. (546)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Zum Lokal-Gütertarif der vorbenannten Bahnen tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag VI in Kraft. Durch denselben gelangen die bisherigen Nachträge I — V zur Aufhebung. Soweit indess durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis zum 15. April d. J. in Gültigkeit. Die Station Lorchsmühle ist auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden.
Darmstadt, den 1. März 1890. (547)
Die Betriebsverwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltepunkte Dettum, Gielde, Hedeper und Ildehausen. Am 1. April d. J. wird die z. Zt. bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von den Haltepunkten Dettum, Gielde, Hedeper und Ildehausen nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solche nach denselben nur in Frankofracht und ohne Nachnahmebelastung zugelassen werden dürfen, aufgehoben.
Magdeburg, den 27. Februar 1890. (548)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1890 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in Kraft. Durch denselben werden ausser Kraft gesetzt:

1. Der Lokaltarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Januar 1886 nebst Nachträgen.
2. Die in dem seit dem 1. April 1889 gültigen Tarife des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck, Theil II, betreffs des Verkehrs der Stationen der Bahnstrecke Stargard in Pomm.-Stettin unter einander, sowie die in diesem Tarife für den Verkehr zwischen den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stettin einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits enthaltenen Beförderungspreise.
3. Die in dem seit dem 1. April 1889 gültigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Stationen der übrigen Königl. Preussischen Staatseisenbahnen für den Verkehr über Stargard i. Pm. nach Alt-Damm, Carolinenhorst und Stettin enthaltenen Beförderungspreise.

Mit Ausnahme der durch unsere Bekanntmachung vom 6. Februar d. J. bereits veröffentlichten anderweitigen Berechnungsweise des Personen-Fahrgeldes und der Gepäckfracht im Fernverkehre mit Berlin tritt eine Aenderung der Beförderungspreise durch den neuen Tarif nicht ein.
Letzterer kann für 1,40 ℳ. durch Vermittelung der Fahrkartenausgaben des diesseitigen Bezirks bezogen werden.
Bromberg, den 24 Februar 1890. (549)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preiserhöhung für Rundreise-Fahrscheine. Mit dem 1. Mai 1890 treten im Vereins-Rundreiseverkehr Erhöhungen von Preisen der auf diesseitigen Personenzugstrecken lautenden Fahrscheine in Kraft. Nähere Auskunft erhalten die Parteien bis zum Einführungstage durch die Ausgabestelle für zusammenstellbare Rundreisehefte in Breslau und von da

ab durch das neue Fahrschein - Verzeichniss.

Breslau, den 28. Februar 1890. (550)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung des Nachtrages IV zum Lokaltarife vom 1. Januar 1886 für den Personenverkehr. Mit 15. März d. J. tritt zu dem ab 1. Januar 1886 gültigen Lokaltarife für den Personen- und Gepäcktransport auf den Linien der Kaiser Ferdinands - Nordbahn der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend:

1. Ergänzungen der Tarifsbestimmungen für den Transport von Reisegepäck,
2. Verzeichniss neu eingeführter Tour- und Retourkarten,
3. Tour- und Retourkarten für den Kurort Roznau,
4. Aenderung der Preise bestehender Tour- und Retourkarten,
5. Verzeichniss neu eingeführter Abonnementkarten,
6. Arbeiter-Fahrkarten.

Wien, 27. Februar 1890. (551)

3. Offene Stellen.

Werkmeister, tüchtig und fleissig, zur Beaufsichtigung des Betriebes und Leitung einer Werkstätte mit 20 bis 25 Arbeitern für Lokomotiv- und Wagenreparatur gesucht. Gehalt neben freier Dienstwohnung 1600 ℳ. Steigerung jährlich 50 ℳ. bis vorläufig 2000 ℳ. Pensionsberechtigung mit Anstellung verbunden. Geeignete Bewerber wollen ihre Gesuche mit selbstgeschriebenem Lebenslauf und Zeugnissen über bisherige Beschäftigung der Unterzeichneten einreichen.

Altona, den 24. Februar 1890. (552)
Die Betriebsdirektion
der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 20. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nanck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 8. März 1890.

Inhalt:

Ein Wort zu Gunsten unserer III. Wagenklasse.

In Nr. 7 und 8 d. Ztg. ist an der Hand der von Jungnickel im „Archiv für Eisenbahnwesen“ gegebenen Zusammenstellungen das Buch von Foxwell und Farrer über die Schnellzuggeschwindigkeiten der verschiedenen Länder eingehend besprochen und hierbei in treffender Weise die Einseitigkeit und Parteilichkeit dieses Buches dargethan, namentlich auch die unrichtige Art der Ermittelung von Durchschnittsgeschwindigkeiten beleuchtet. Gelegentlich der von Foxwell und Farrer den Englischen Bahnen u. a. nachgerühmten Verbesserung der III. Wagenklasse wird dann aber ohne weitere Begründung die Ansicht ausgesprochen, dass das Englische Publikum an die Ausstattung der III. Klasse nur sehr geringe Ansprüche stelle und dass diesen Ansprüchen bei den Preussischen Bahnen trotz des Fehlens der Kissen sicherlich entsprochen sei. Demgegenüber dürfte jedoch auf Grund eigener Anschauung und Erprobung zu bemerken sein, dass mindestens in manchen Englischen Schnellzügen, welche nur I. und III. Wagenklasse führen, die Ausstattung der letzteren selbst der besten auf Deutschen Bahnen üblichen in der That ganz erheblich überlegen ist und unserer II. Klasse an Bequemlichkeit nicht sehr viel nachsteht. Berichterstatter hat bei der je 8½ Stunden langen Hin- und Rückfahrt zwischen London und Edinburg die Bequemlichkeit unserer II. Klassewagen kaum entbehrt. Es kommt zwar der III. Klasse in England sehr zu statten, dass auf dem dort üblichen schweren Oberbau das Fahren ein sehr viel ruhigeres ist als auf Deutschen Bahnen, auch mag eine bessere Federung der Wagen und der nie fehlende **Packwagen am Schlusse des Zuges** mit zu dem sanfteren Gange der Fahrzeuge beitragen. Das Wesentlichste bleibt aber doch wohl die bessere Gestaltung und Ausstattung der Plätze selbst, nicht nur mit den (allenfalls auf andere Weise einigermaassen ersetzbaren) Kissen auf den Bänken als vielmehr — was auf **langen** Fahrten weit wichtiger — mit Polstern zum Anlehnen des Kopfes. Unsere III. Klassewagen, selbst diejenigen neuester Form, deren Verbesserungen keineswegs verkannt werden sollen, sind für eine **lange** Fahrt — nur von solchen sei hier die Rede — namentlich aus zwei Gründen sehr unbequem, einmal, weil sie dem Rücken nicht die genügende natürliche Neigung nach hinten gestatten, ihm also nur in der Gegend der Schultern, nicht aber im unteren Theile des Rückens, wo es am meisten nöthig ist, eine Unterstützung bieten, und weiter, weil sie jedes Anlehnen des Kopfes wegen der damit verbundenen harten Erschütterungen völlig ausschliessen. Diejenigen, welche über die Bauart der Wagen zu entscheiden haben, kommen bekanntlich kaum je in die Lage, die III. Klasse für lange Fahrten zu benutzen, es wird ihnen deshalb vielleicht um so mehr willkommen sein, diese für sehr weite Kreise des Publikums nicht unwichtige Frage hier erörtert zu sehen. — Hat man bei solchen weiten Fahrten in unserer III. Wagenklasse bei geringer Besetzung die Möglichkeit, eine bisweilen wechselnde schräge Stellung zumal in einem Eckplatze einzunehmen und sich durch Zuhilfenahme von Decken u. dgl. die harten Seitenwände einiger-

maassen weniger fühlbar zu machen, so lässt sich die Reise schon ertragen. Ist man aber gezwungen, lange Stunden mit nahezu senkrechter Stellung des Rückens ohne jedes Anlehnen des Kopfes zu verharren. und dazu noch das in III. Klasse gegenüber der II. viel heftigere Geräusch zu ertragen, so wird eine solche Fahrt zu einer schweren Qual, während man eine solche in II. Wagenklasse, wenigstens dem Getriebe der Grossstadt gegenüber, wohl mit Recht als eine wohlthuende Erholung bezeichnen darf.

In den über die Bauart der Wagen entscheidenden Kreisen mag auch vielleicht theilweise von dem auf weite Strecken in der III. Wagenklasse reisenden Publikum eine nicht ganz richtige Vorstellung herrschen. In ganz Norddeutschland, vielleicht mit alleiniger Ausnahme des Rheinlandes, findet man nach Einbürgerung der IV. Wagenklasse heutzutage in der III. Klasse der Schnellzüge fast überall ein durchaus anständiges Publikum. Man wird auch nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass die weitaus überwiegende Mehrzahl von Familien der Beamten aus den gebildeten Ständen zu weiteren Reisen die III. Wagenklasse mit Vorliebe benutzt und benutzen muss, denn in Deutschland sind die Beamten bekanntlich keineswegs so gestellt, dass sie sich bei ihren Reisen irgend welchen Luxus erlauben, ja dass sie solchen überhaupt ohne die äusserste Einschränkung ermöglichen könnten. Um so mehr widerspricht es dem sonst so humanen Zuge unserer Zeit, der sich auch in der Fürsorge des Staates für die Verkehrsanstalten in weitem Maasse zeigt, diesem Publikum die längeren Reisen zur Folter zu machen, zumal wenn man bedenkt, dass doch die III. Wagenklasse im grossen ganzen jedenfalls einträglicher ist, als die zweite, ja dass bei letzterer auf vielen Strecken wohl sicher die Beförderungskosten die entsprechenden Einnahmen überwiegen, und dass bei der I. Klasse zweifellos fast jeder Reisende mit seinem Billet etwas geschenkt bekommt. Der Abstand zwischen unserer II. und III. Klasse ist eben ein unverhältnissmässig grosser und es dürfte nach dem Vorstehenden wohl an der Zeit sein, unsere Wagen III. Klasse für Schnellzüge in erster Linie durch kräftigere Neigung der Rücklehnen und Einhängung von Kopfpolstern und in zweiter Linie durch Belegung der Bänke mit Kissen für weitere Reisen erträglicher zu machen. Die stärkere Neigung der Rücklehnen lässt sich ja freilich nur bei Neu- oder Umbauten einführen und wird eine geringe Verlängerung des ganzen Wagens zur Folge haben, sofern man nicht den Raum zwischen den Sitzen etwas einschränken will. Aber selbst letzteres würde bei langen Fahrten noch eher zu ertragen sein, als die zu steile und unrichtig unterstützte Stellung des Rückens und die Unmöglichkeit, dem Kopf eine Ruhelage zu geben. Dass auch eine starke Neigung der Sitzbänke nach hinten sehr wesentlich zur Bequemlichkeit beiträgt, braucht wohl kaum erwähnt, scheint aber noch immer nicht genügend beachtet zu werden. —r—

Wer fahrlässiger Weise einen Eisenbahntransport in Gefahr setzt,

wird mit Gefängniss bis zu einem Jahr bestraft. So lautet § 316 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich, und trifft diese Strafe sowohl diejenige Person, welche durch Vornahme eigenmächtiger unbefugter Handlungen die Gefährdung veranlasst, als auch den Beamten, der durch eine Vernachlässigung der ihm obliegenden dienstlichen Pflichten eine solche verschuldet. Ein späteres Erkenntniss des Reichsgerichts führt freilich aus, dass nicht nur die Möglichkeit einer Gefährdung, sondern ein gewisser Grad von Wahrscheinlichkeit vorliegen müsse, um eine Bestrafung zu rechtfertigen. An dem Strafmaass wird selbstredend dadurch nichts geändert: Die fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransportes wird stets mit Gefängniss und nie mit Geld bestraft, auch ist die Umwandlung der Gefängnissstrafe in eine Geldstrafe nicht angängig. Der Gesetzgeber ist dabei offenbar von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Folgen, welche eine Gefährdung eines Eisenbahntransportes nach sich ziehen können, im allgemeinen sehr verhängnissvoll und nachtheilig sein werden, nicht nur für das rollende Material, sondern auch für die im Zuge befindlichen Personen, und dass er deshalb die Geldstrafen ausschloss und nur Freiheitsstrafen festsetzte. Ob jedoch diese Auffassung den thatsächlichen Verhältnissen immer entspricht, oder ob es nicht in einzelnen Fällen angezeigt erscheint, eine mildere Beurtheilung zuzulassen, darüber mögen die folgenden Erörterungen gestattet sein.

Von Seiten des Publikums wird eine fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransportes meistens dadurch herbeigeführt, dass entweder eine Wegeschranke von einem Gespannführer geöffnet und ein Fuhrwerk über das Geleise geführt wird zu einer Zeit, wo ein Zug schon in der Anfahrt begriffen ist, oder ein Gespann trotz des Vorläutens der Glocke der Zugschranke noch auf die Bahn fährt, dort durch das inzwischen eintretende Schliessen der Bäume eingeschlossen wird und nun, wenn der Fuhrmann sich nicht zu helfen weiss, d. h. er nicht die Schranke öffnet und noch rechtzeitig fortfährt, das Gespann von dem Zuge überrascht wird. In beiden Fällen wird von dem Fuhrmann mit Ueberlegung eine Handlung vollzogen, von welcher er weiss, dass sie verboten ist; ihm ist bekannt, dass er die Schranken nicht eigenmächtig öffnen soll, er weiss, dass er den Ueberweg nicht mehr überschreiten darf, wenn die Glocke ertönt. Thut er es dennoch, so handelt er wissentlich gegen eine gesetzliche Vorschrift, und seine Handlung kann im allgemeinen, normales Seh- und Hörvermögen vorausgesetzt, nicht durch menschliche Schwächen, Vergesslichkeit, Irren in der Zeit usw. entschuldigt werden. Die Handlungsweise schliesst einen gewissen Grad von Leichtsinn in sich, der um so grösser erscheint, wenn der Zug schon im Anfahren begriffen ist. Dass eine solche Handlungsweise mit Gefängniss bestraft wird, erscheint zweifellos gerechtfertigt.

In den gerichtlichen Verhandlungen wird meistens die Frage gestellt: wäre der Zug entgleist, wenn das Fuhrwerk von demselben überfahren wäre? Da man nun diese Frage nur in seltenen Fällen bejahen kann — mir ist in 25jähriger Eisenbahnpraxis nicht ein einziger Fall einer solchen Entgleisung bekannt geworden — so ist es mehrfach vorgekommen, dass derartig Angeklagte freigesprochen wurden. Der Begriff der Gefährdung bedingt aber an sich keineswegs die Wahrscheinlichkeit einer Entgleisung; denn schon durch plötzliches Bremsen und Gegendampfgeben können nicht nur Wagen aufsteigen und Beschädigungen derselben wie auch der Lokomotive, sondern auch Verletzungen der Reisenden im Zuge eintreten.

Anders ist es ja, wenn der Lokomotivführer von weitem schon die Sperrung des Geleises bemerkt und in gewöhnlicher Weise soviel bremsen kann, dass ein Zusammenstoss vermieden wird und weder der Zug noch die Reisenden irgendwie betroffen werden. Doch, mögen dann auch mildernde Umstände anerkannt werden, man wird immer daran festhalten müssen, dass eine Gefährdung eines Eisenbahnzuges vorliegt, sobald derselbe bei nicht verminderter, normaler Fahrgeschwindigkeit das Fuhrwerk auf dem Geleise angetroffen haben würde.

Seitens des Bahnbewachungspersonals wird gegen den § 316 des R.-St.-B meistens verstossen dadurch, dass die Wegeschranken entweder gar nicht oder zu spät, auch wohl unvorschriftsmässig geschlossen werden, so dass Fuhrwerke zur Unzeit auf den Bahnkörper gelangen oder eingesperrt werden.

Nach § 5 des Bahnpolizei-Reglements sind die Wegeschranken spätestens 3 Minuten vor Ankunft des Zuges zu schliessen. Eine bestimmte Zeitangabe darüber, wann jeder einzelne Zug seine Strecke befahren wird, erhält der Bahnwärter ausser dem Fahrplan nur dadurch, dass 3 Minuten vor Abgang des Zuges von der benachbarten Station das Läutesignal ertönt. Danach und nach den täglichen Beobachtungen hat der Bahnwärter die

Zeit zu bemessen, wann der Zug auf seiner Strecke eintreffen wird und wann er die Schranken schliessen muss. Wenn nun auch nach § 5 des Bahnpolizei-Reglements gestattet ist, die Schranken schon früher als 3 Minuten vor Ankunft des Zuges zu schliessen, so wird man doch zugeben müssen, dass die Abmessung des richtigen Zeitpunktes mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft ist. Nicht nur dadurch, dass das Läutesignal oft unregelmässig, manchmal zu früh, manchmal aber auch zu spät gegeben wird, sondern auch dadurch, dass die betreffenden Züge nicht immer die gleiche Fahrzeit innehalten, kann der Bahnwärter vom Zuge überrascht oder veranlasst werden, die Schranken zu spät zu schliessen. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass der Wärter Beschwerden seitens des Publikums zu gewärtigen hat, wenn er die Schranken früher schliesst und dadurch eine längere Sperrung des Weges herbeiführt.

Auch, durch menschliche Schwächen beeinflusst, sei es Vergesslichkeit, Ueberhören des Läutesignals oder Irren in der Zeit, kann der Bahnwärter das rechtzeitige Schliessen der Schranken versäumen oder sich um Minuten verspäten. Bei dem täglichen Einerlei des Dienstes stumpfen die Sinne ab und selbst sonst tüchtige Beamte begehen dann Fehler.

Wenn man sich aber frägt, wessen Vergehen grösser ist, dasjenige des Fuhrmannes, der, trotzdem er den Zug schon von ferne kommen sieht, dennoch die Schranken öffnet und hinüber fährt, das des Kutschers, der trotz des Ertönens des Läutewerkes an der Schranke seine Fahrt fortsetzt, oder dasjenige des Bahnwärters, der sich um einige Minuten in der Zeit geirrt und deshalb zu spät die Schranken zu schliessen begann, so wird man sicherlich zu Gunsten des Beamten reden und denselben, wenn auch verurtheilen, doch milder bestrafen als jenen.

Die meisten Gefährdungen und auch die meisten Beschädigungen von Eisenbahntransporten treten beim Rangiren ein. Man könnte vielleicht zweifelhaft darüber sein, ob das Eisenbahnfahrzeug, welches auf einem Bahnhofe von einem Geleise genommen und auf ein anderes überführt wird, als ein Eisenbahntransport im Sinne des Gesetzes anzusehen sei, doch wird man sich dem nicht verschliessen können, da auch bei einem Wagen, der ruhig auf dem Geleise stehend durch irgend welche Ursachen beschädigt wird, sei es auch durch Brand oder Explosion, der Gesetzesparagraph zur Anwendung zu bringen sein dürfte. Muss doch auch die Bewegung jedes anderen auf den Eisenbahnschienen befindlichen Fahrzeugs, z. B. Bahnmeisterwagen und Draisine, nach dem Wortlaute des § 316 als ein Eisenbahntransport betrachtet werden.

Welch' geringe Verstösse gegen die Vorschriften können aber beim Rangiren schon eine Gefährdung eines Eisenbahntransportes hervorrufen! Ja, ist nicht das ganze Rangiren streng genommen als eine Summe von Gefährdungen zu betrachten, da bei jeder An- und Abkuppelung, bei jedem Abstossen von Wagen, bei jeder Umstellung einer Weiche eine gewisse, wenn auch geringe Wahrscheinlichkeit vorliegt, dass ein Transport gefährdet wird? Würde es aber den wirklichen Verhältnissen und den Billigkeits- und Menschlichkeitsgefühlen entsprechen, wenn man die Betheiligten deshalb jedes Mal haftbar machen, wenn man den Beamten oder Arbeiter, der durch Verwechseln oder Ueberhören eines Signales, wegen voreiligen oder verspäteten Stellens einer Weiche oder wegen eines anderen Versehens beim Rangiren eine Wagenbeschädigung verschuldet, ausser der ihn treffenden, oft viele hunderte von Mark betragenden Ersatzpflicht, auch noch mit Gefängniss bestrafen wollte? Jeder Betriebsbeamte wird sicherlich mit „nein" hierauf antworten. Im gleichen Sinne spricht sich auch die Vorschrift über den Rangirdienst der Preussischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1885 aus, da nach § 20 derselben eine gerichtliche Untersuchung nur dann herbeigeführt werden soll, wenn durch das Rangiren ein Zug in Gefahr gesetzt oder ein Mensch verletzt wird. Der Richter ist jedoch durch diese mildernde Bestimmung nicht gebunden; er ist verpflichtet, nach dem § 316 des Reichs-Strafgesetzbuches zu urtheilen, also in jedem Schuldfalle Gefängnissstrafe zu verhängen.

Ist doch dem Schreiber dieser Zeilen ein Fall bekannt, in welchem gelegentlich der Klage auf Schadenersatz gegen einen Beamten, wegen einer, infolge eines Zusammenstosses beim Rangiren, verursachten Beschädigung, der Gerichtshof die Sache der Staatsanwaltschaft überwies, weil eine Gefährdung eines Eisenbahntransportes vorlag. —

Sieht man das Strafgesetzbuch durch und zieht zum Vergleiche die Vergehen und Uebertretungen heran, die mit Gefängnissstrafe von 1—3 Jahren geahndet werden, so wird man finden, dass dieselben von allgemein menschlichen und moralischen Gesichtspunkten aus betrachtet weit schwerer zu verurtheilen sein würden, als die im Vorstehenden besprochenen Vergehen gegen den § 316. Hierzu tritt ferner, dass in den ersteren Fällen meistentheils statt der Freiheitsstrafe auf Geldbusse erkannt werden kann. So findet sich unter dem Abschnitt: „Verletzung der öffentlichen Ordnung" der § 130, welcher denjenigen, der in einer den Frieden öffentlich gefährdenden Weise die Bevölkerung zu Gewaltthätigkeiten aufreizt, oder der nach § 131 erdichtete und entstellte Thatsachen öffentlich bebauptet, um dadurch Staatseinrichtungen verächtlich zu machen, zu Geldstrafe oder Gefängniss verurtheilt wird. Ebenso bestrafen die §§ 132, 134 und 135 Vergehen gegen die Obrigkeit und gegen die Hoheitszeichen eines Bundesstaates mit Gefängniss oder Geldstrafe. Nach § 223 wird derjenige mit 3 Jahren Gefängniss oder mit Geldstrafe bestraft, der vorsätzlich einen anderen körperlich misshandelt und § 230 ahndet die fahrlässige Körperverletzung mit 2 Jahren Gefängniss oder einer Geldstrafe, auch tritt nach § 232 in gewissen Fällen die Verfolgung nur auf Antrag ein. Unter dem Abschnitt Vergehen im Amt findet sich öfter Gefängnissstrafe oder Geldstrafe aufgeführt, so straft § 342 den Beamten wegen Hausfriedensbruch, § 347 den Beamten, der einen Gefangenen fahrlässiger Weise entweichen lässt und § 340 einen Beamten, der in Ausübung seines Amtes vorsätzlich eine Körperverletzung begeht, mit Gefängniss oder, bei Zuerkennung mildernder Umstände, mit Geldstrafe. Wer eine fremde Sache vorsätzlich rechtswidrig zerstört, wird nach § 303 mit Geld oder mit Gefängniss bestraft und wer fahrlässiger Weise einen Brand herbeiführt, hat nach § 309 ebenfalls Gefängniss oder Geldstrafe zu gewärtigen. Ja, sogar unter dem Abschnitt „Diebstahl" ersehen wir, dass wer eine fremde bewegliche Sache, die er in Gewahrsam hat, sich rechtswidrig aneignet, bei mildernden Umständen statt der Haft mit Geld bestraft wird (§ 246).

Wie hart erscheint hiergegen die Strafe bemessen, die der § 316 über den Eisenbahnbeamten verhängt! Derselbe wird schon mit Gefängniss bestraft, wenn nur eine gewisse Wahrscheinlichkeit der Gefährdung eines Eisenbahntransportes vorliegt, also auch dann, wenn eine Beschädigung überhaupt nicht eintritt. Bei einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung hat aber der Beamte ausser der Freiheitsstrafe den meist auf viele hunderte, ja tausende von Mark sich beziffernden Schaden gleichfalls zu tragen.

Wie daher die im vorstehenden aufgeführten Paragraphen des Strafgesetzbuches (§§ 131—135, 223, 230—232, 246, 303, 340, 347) den menschlichen Schwächen je nach Umständen billiger Weise Rechnung tragen und statt der Gefängniss- Geldstrafe eintreten lassen, so dürfte es wohl auch gerecht erscheinen, bei dem gefahrvollen Betriebe einer Eisenbahn die gleichen Rücksichten obwalten zu lassen und dahin zu wirken, dass in Hinblick auf die Eigenheiten des Dienstes, welche bei dem geringsten Versehen oder Vergessen, der kleinsten Nachlässigkeit oder Unaufmerksamkeit einen Verstoss gegen das Gesetz in sich bergen können, die Bestimmung des § 316 dahin abgeändert werde, dass bei mildernden Umständen statt der Haft eine Geldstrafe verhängt wird und beim Rangiren eine gerichtliche Untersuchung nur einzuleiten ist, wenn dabei ein Zug in Gefahr gesetzt oder ein Mensch verletzt worden ist. S . . . t.

Ein ernstes Wort über den Studiengang und die gesellschaftliche Stellung des Ingenieurs in Oesterreich.

Von Ingenieur S.

„Kohle und Eisen beherrschen die Welt. Die Geschichte des Eisens ist die Geschichte unserer gewerblichen Entwickelung. Eisen vermittelt den Verkehr über Land und Meer, trägt des Menschen Wort blitzschnell in die weiteste Ferne, spinnt und webt das schützende Kleid, beackert die fruchtbare Erde, schneidet und mahlt das gereifte Korn, hebt und verarbeitet die unterirdischen Schätze, wird leider auch zur grausamen Waffe, die in kürzester Zeit das zerstört, was rastloser Fleiss geschaffen."

So leitet J. Schlink eine gemeinfassliche Darstellung des Eisenhüttenwesens ein, eine Darstellung, welcher die Forderung zu Grunde liegt, „man dürfe vom Gebildeten der Gegenwart verlangen, dass ihm die Haupteigenschaften der verschiedenen Eisenarten, ihre Darstellung und weitere Verarbeitung einigermaassen bekannt seien."

Die Verwirklichung dieser Forderung zu fördern ist der Zweck jener Darstellung.

Soll aber jeder Gebildete schon die Eisenarten u. dergl. kennen, wie viel mehr muss da gefordert werden, dass er den Stand kenne, ohne den keine Kohle und kein Eisen, den Stand, dem alle jene Männer angehören, deren Erfindungen dem Jahrhundert sein eigenartiges Gepräge aufgedrückt haben, welche Dampf und Elektrizität der Kultur dienstbar gemacht und in segenbringender, befruchtender Weise in Fesseln geschlagen haben, den Stand der Ingenieure.

Den Stand kennen, heisst ihn achten und ehren nach Maassgabe seines Verdienstes um das Gesammtwohl der Völker, um das Wohl jedes einzelnen. Die Güter des Lebens, materielle und geistige, ohne welche wir uns ein lebenswerthes Dasein kaum noch zu denken vermögen, sie sind zum weitaus grössten Theile Früchte der Ingenieurthätigkeit. Der Ingenieur ist der Mann unseres Jahrhunderts, so unbestritten diese Thatsache ist, so unbestritten ist die andere, dass er noch ganz gewaltige Sprünge machen muss, wenn er — bevor das Jahrhundert, welchem er den Stempel aufgedrückt hat, schwindet — zu der Höhe gelangen will, auf welcher andere gelehrte Berufsarten, ausruhend auf den Lorbeeren mehrhundertjähriger Thätigkeit ihrer Altvordern ein beschauliches Dasein führen, von welcher sie auf alles andere, nach der Höhe strebende, hinabschauen, ängstlich wägend, ob sie nicht verdrängt werden durch die Emporkömmlinge, deren Art und Sinn wohl schliessen lässt, dass sie das einmal Errungene mit arbeitgewohnter Hand unwandelbar festhalten werden. — Freilich, gewachsen ist ja das Ansehen, das der Ingenieur geniesst, es wächst auch noch dauernd, da seine Werke eine lebendige Sprache für ihn reden, aber es ist nicht gewachsen in dem Umfange, in dem seine Bedeutung um die Kultur wuchs. Freilich sind die Namen zahlreicher Ingenieure und ihre epochemachenden Thaten ein Gegenstand dauernder Bewunderung für alle Gebildeten, dass aber das Studium der Ingenieurwissenschaften als solches ein Höchstmaass der Bildung gewährleistet, dafür findet man bisher keinen Ausdruck in der Bezeichnung und Werthschätzung derjenigen, welche dieses Studium ob mit oder ohne Erfolg absolvirten.

Doch wir dringen hier schon zu tief ein in das Thema, welches wir an der Hand eines Büchelchens besprechen wollten, das unter obiger Aufschrift jüngst (1889) in Wien bei Spielhagen & Schurich aufgelegt worden und zum Preise von 40 ₰ käuflich ist. Dasselbe bietet viel beherzigenswerthe sachliche Angaben, die für unsere Deutschen Verhältnisse annähernd auch zutreffen. Die Schlusstolgerungen des Verfassers sind mindestens eigenartig und weichen von dem ab, was bisher hier zu Lande als erstrebenswerthes Ziel hinsichtlich der Anerkennung des Ingenieurs betrachtet wurde. Wenn auf des Verfassers Ausführungen hier näher eingegangen wird, so soll damit gleichzeitig zum eigenen Studium des Büchleins angeregt, sowie den Ansichten des Verfassers — und das möchte der Hauptzweck der Herausgabe des Schriftchens sein — weitere Verbreitung verschafft werden.*)

Suum cuique sagt der Verfasser im Eingange und zählt dann die drei verschiedenartigen Begriffe des „Ingenieur" in Oesterreich her.

1. Akademischer Grad mit Zusatz „diplomirt".
2. Amtstitel (einschl. Civilingenieur).
3. Berufsbezeichnung (für alle welche je mit einem Baue in Berührung kommen, ob Gewerbeschüler, Techniker oder Praktiker).

*) Wir schliessen uns im Folgenden an eine Besprechung an, welche in Nr. 300 der „Glaser'schen Annalen für Gewerbe und Bauwesen" veröffentlicht wurde.

Die Ingenieure, welche nach beendetem Hochschulstudium beide Staatsprüfungen in Oesterreich abgelegt haben, heissen von Amtswegen „absolvirte Techniker" und genauer — weil es auch „Absolvirte" ohne Staatsprüfungen gibt — „absolvirter Techniker mit beiden Staatsprüfungen." Von diesem Ingenieur ist hier wie in den einleitenden Worten die Rede.

Der Hörer der Ingenieurschule hat, wenn er die technische Hochschule wie vorgeschrieben 5 Jahre besucht hat, mindestens 8 Monate, meistens 1 Jahr nöthig, um die zweite Staatsprüfung mit Aussicht auf Erfolg ablegen zu können, und zwar namentlich weil das Studienprogramm des letzten Jahres zu umfangreich ist. Nach dem Examen gibts ein Zeugniss mit der Angabe ob „befähigt" oder „mit Auszeichnung befähigt" für die einzelnen Wissenszweige, aber nichts weiter, weil — Se. Excellenz der Herr Handelsminister sagte:

„der absolvirte Techniker hat ebensowenig wie der absolvirte Jurist, ein Recht auf irgend einen bestimmten Titel."

Verfasser hält diese Gleichstellung mit den Juristen für nicht begründet, weil ersterer letzterem sowohl im Umfange, als der Vielseitigkeit seiner wissenschaftlichen Ausbildung nach, weit überlegen sei.

Bis zum Absolutorium studirt der Jurist nach 8 jährigem Mittelschulbesuch 4 Jahre mit insgesammt 158 wöchentlichen Stunden, der Ingenieur nach 7 jährigem Mittelschulstudium 5 Jahre mit 296½ wöchentlichen Stunden; es entfallen hiernach auf jedes Semester im Durchschnitt 20 Stunden beim Juristen, 30 Stunden beim Ingenieur, bei welchem die Konstruktions- und Kompositionsübungen dann noch entschieden zu kurz angesetzt sind. Die 1. Staatsprüfungen halten sich beim Juristen und Ingenieur annähernd das Gleichgewicht, während nachweislich die 2. und 3. Staatsprüfung des „absolvirten Juristen" gegen die 2. Staatsprüfung des „absolvirten Ingenieurs" um volle 4 Jahresgegenstände (10½ gegen 6½) zurückbleibt. Der „Dr. jur." weicht im Studienplan nur wenig vom „absolvirten Juristen" ab, während die Anforderungen, welche an den „cand. dipl. ing." bei den „Diplomsprüfungen" (sollen dem Rigorosum zum „Dr. jur." analog sein) gestellt werden, in einem schreienden Missverhältniss hierzu stehen.

Nach der 1. Staatsprüfung (am Ende des 5 jährigen Studiums) ist ein mündliches Examen in 10 Fächern abzulegen, demnächst ein Projekt zu bearbeiten, das sich über das gesammte Ingenieur-Baugebiet erstreckt und bei 10 stündiger Arbeitszeit 2 Monate beansprucht.

Nach 2 monatlicher Pause folgt dann eine 5 tägige Klausur von je 3 Stunden über 9 Fächer und zuletzt — wenn bis dahin gut bestanden — eine eintägige mündliche Prüfung in diesen 9 Fächern.

Aus allen Wissenszweigen wird dann der Durchschnitt gezogen, indem alle Censuren summirt und die Summe durch die Zahl der Prüfungsgegenstände getheilt wird. Gibt dieser Durchschnitt nicht „gut", so wird dem Kandidaten kein Diplom ertheilt, indess beim Dr. jur. die einfache Stimmenmehrheit genügt, um zum Doktor promovirt zu werden! Die Universitäten liefern alljährlich in Mengen die Doct. jur., Dipl. Ingenieure gehen höchstens zu 1—2 (in vielen Jahren auch gar keiner) aus den Technikern hervor. In Privatstellungen kennt und benutzt bezw. beachtet man den akademischen Grad und Titel gar nicht, oder höchstens in derselben Weise, wie eine Gewerbebezeichnung gebraucht wird. In der Beamtenlaufbahn, in welche der „diplomirte Ingenieur" als Diurnist oder Pratikant eintritt, hat der akademische Grad ebensowenig eine Bedeutung; derselbe wird meist vollkommen abgelegt, sobald eine Ernennung zum Oberingenieur erfolgt, weil es gar zu wunderlich klingt.

„dipl. Ingenieur N. N., Oberingenieur des X-Amtes".

Das Missliche ist hierbei der Umstand, dass es sehr viele Oberingenieure ohne 2. Staatsprüfung gibt, von denen unser Schmerzenskind sich dann also äusserlich nicht mehr unterscheidet. Neben diesem Mangel eines für die Oeffentlichkeit brauchbaren und in derselben genügend bekannten äusseren Erkennungszeichens seiner akademischen Würde, und vielleicht infolge dieses Mangels, hat sich der Ingenieur aber auch über wirkliche Zurücksetzungen mancher Art zu beklagen. Als Wähler — wenn er ohne Privatvermögen ist — gehört er zu den „Fünf-Gulden Männern", während selbst Volks- oder Bürgerschullehrer, die nicht einmal die Mittelschule besuchten, im Wahlkörper der „Intelligenz" sitzen. In seinem eigenen Fache hat er in behördlicher Eigenschaft fast gar keinen selbständigen Wirkungskreis, ist vielmehr dem Juristen untergeordnet, der doch, wie der Verfasser sagt, gewiss mit dem besten Willen hier nicht am Platze ist.

„Ist es nicht gerade der Ingenieur, welcher die Staaten in den letzten Dezennien zu dem gemacht hat, was sie sind, ist es nicht er, welcher der Welt die herrlichsten, ingeniösesten Errungenschaften und Werke geschenkt hat, ohne die man sich heutzutage das gesellschaftliche, kommerzielle und wissenschaftliche Leben gar nicht mehr vorzustellen vermag, dessen

Werke doch alltäglich bei jedem Schritte Bewunderung erregend und Achtung gebietend in die Augen springen!"

„Verdient dieser Ingenieur eine derartige stiefmütterliche Hintansetzung?" Dass solche Missstände in einem geordneten Staatswesen nicht länger belassen werden dürfen, erhellt schon daraus, dass derzeit in der Hochhaltung und wirksamen Unt rstützung des technischen Standes ein integrirender Faktor der Selbständigkeit und Machtfülle eines Staates zu suchen ist. Erkennt man an, dass es auf dem Gebiete der Wissenschaften keine Alterspatente gibt, so verleihe man auch dem diplomirten Ingenieur den Titel „Doktor". Denn unter „Doktor" versteht man einen akademisch wissenschaftlich gebildeten Menschen jedweder Fachrichtung.

Der Verfasser wendet sich mit seinen Ausführungen an alle wirklich allseitig Gebildeten, vor allem an den Unterrichtsminister und die Professoren der technischen Hochschulen, zum Schluss an die fachwissenschaftlichen Kollegen; an diese mit der Aufforderung, einig und unentwegt in Wort und Schrift für die bisher versagte vollständige Gleichstellung mit allen anderen Gelehrten einzutreten, eine Gleichstellung, welche dem Ingenieur in Anbetracht seiner tiefgehenden wissenschaftlichen Ausbildung sowohl, als auch seiner epochemachenden praktischen Leistungen ungeschmälert gebührt. —

Ists auch in Deutschland, wie in dem Büchlein ausdrücklich hervorgehoben wird, erheblich günstiger, so bleibt doch vieles, oder besser wie oben gesagt, alles noch zu thun, um in die weiteren Gesellschaftsschichten die Vorstellung zu tragen, dass der „Ingenieur" nach ihren Begriffen ein „Doktor" bezw. „Assessor" ist. Die jetzt herrschende Ansicht versetzt ihn je nach der Fachrichtung in die Klasse der gebildeten Maurer oder Schlosser.

Allerdings hat in Preussen der „Baumeister" einen guten Klang, das auf wissenschaftliche Bildung gegründete Ansehen wie der „Doktor" hat er jedoch nicht und er wird es auch nie erlangen, weil der Unfug nicht beseitigt werden kann, dass sich strebsame Maurer „Baumeister" nennen und in weiten Kreisen so genannt werden. Ueberdies kann bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge dem studirten Baubeflissenen, der nicht Staatsbeamter werden will, aus vielen anderen Gründen nicht empfohlen werden, den Titel „Regierungsbaumeister" zu erwerben, blos um damit in dem kleineren Kreise, welcher das nöthige Verständniss dafür hat, als Akademiker legitimirt zu sein.

Schlimmer stehts mit dem „Ingenieur". Dies Wort ist und wird amtlich und ausseramtlich soviel missbraucht, dass — wenn dies wirklich jetzt mit einem Schlage abgestellt und der „Ingenieur" nur als akademische Würde gebraucht würde — mehrere Menschenalter verstreichen müssten, bis dieser neue Begriff „Ingenieur" den alten vollständig verdrängt haben würde.

Es bleiben also nur „Doktor" und „Assessor" als Titel, deren sich der Ingenieur mit akademischer Bildung zu bedienen haben würde, um mit einem Schlage in die Stellung einzurücken, die ihm in der Gesellschaft und in den Augen derselben gebührt. Beide Bezeichnungen haben nur deshalb eine so weite Verbreitung ihrer wirklichen Bedeutung gefunden, weil alle Gesellschaftsschichten mit Trägern dieser Titel unter Umständen zu thun haben, welche unbedingt Anerkennung fordern, so zwar im Gerichtssaal und am Krankenlager.

Da weiss jeder sehr wohl den Winkeladvokaten vom Assessor und den Quacksalber vom staatlich anerkannten Doktor zu unterscheiden, was durchaus nicht hindert, dass gelegentlich der eine oder andere wirklich verdienstvolle Vertreter der Pseudo-Assessoren und -Doktoren das ihm gebührende Ansehen geniesst.

In Deutschland wird jeder, der den „Assessor-" oder einen „Doktor"titel führt, auf Grund dieser Umstände als „gelehrt" angesehen.

Naturgemäss würde die Verleihung des „Assessor" nur bei Staatsbeamten — wenn auch von anderer Fachrichtung — in Frage kommen können; wir halten diese Lösung für abgethan, nachdem der Einführungsversuch des Herrn Ministers v. Maybach an dem Widerstande des Baufachs gescheitert ist. Mit Rücksicht auf die beschränkte Verwendbarkeit würde die Lösung auf diesem Wege auch weniger befriedigend ausfallen müssen, als unter Zuhilfenahme des Doktorgrades, die sich auch schon deshalb mehr empfiehlt, weil der Doktorgrad sich etwa wie der persönliche Adel unlösbar an die Persönlichkeit heftet und selbst mit dem Namen verbunden erscheint, wo für keinen anderen Titel oder Rang der Raum bleibt oder von der Schicklichkeit geduldet wird.

Beim Anblick dieser Ausführungen wird vielleicht so mancher berühmte Architekt und Ingenieur, der sich niemals um einen in der Gesellschaft angesehenen Titel beworben und sich dabei doch ganz wohl gefühlt hat, sowie zu hohen Ehren und grossem Ansehen gelangt ist, den Kopf schütteln ob solcher Aeusserlichkeiten. Aber haben denn sein Ansehen und sein Ruhm auch nur ein Jota an der festgewurzelten Anschauung geändert, dass jemand ein sehr guter „Ingenieur" sein könne, ohne dabei gleichzeitig hinsichtlich der allgemeinen Bildung den Ansprüchen zu genügen, die man an alle übrigen Gelehrten zu stellen habe? Auch darin wird erst vollständig Wandel geschaffen werden, wenn dem Studirenden der technischen Hochschule in gleicher Weise wie dem der Universität Gelegenheit zur Erlangung eines akademischen Grades gegeben ist. Dabei kann dann gleichzeitig die Ansicht berichtigt werden, als ob „allgemeine Bildung" für den Juristen nothgedrungen und in allen Punkten dasselbe sein müsse, wie für den „Ingenieur".

Dabei würde dann auch wahrscheinlich mehr als bisher die Nothwendigkeit erkannt werden, dass zu einer hohen Stellung im Staatsleben oder in einem wirthschaftlichen Berufe ein gut Theil Kenntnisse aus den Ingenieurwissenschaften nicht nur höchst dienlich sind, sondern auch erst den Schlüssel liefern zu wichtigen Dingen im Staats- und Gesellschaftsleben, mit welchen man jetzt allenthalben noch fertig werden zu können meint, wenn man sich nur auf Sachverständige stützt. Wer wüsste nicht, wie misslich es mit der richtigen Würdigung derartiger sachlicher Urtheile steht, wo dem Würdigenden jedwede Kenntniss der Grundbegriffe abgeht. So nöthig man es jetzt hält, einen Gebildeten in hoher leitender Stellung mit den Grundbegriffen unserer Rechtsgrundsätze bekannt zu machen, so sicher kommt die Zeit, wo die Ingenieurwissenschaft in dieser Hinsicht der Rechtswissenschaft ebenbürtig zur Seite steht, wo selbst der höchste Staatsdiener es nicht verschmähen kann und wird, in demselben Umfange wie bisher Jurist, künftighin Ingenieur zu sein. Unternehmende Kaufleute haben längst zu ihrem Vortheile erkannt, wie sie für die höchsten, an sie herantretenden Aufgaben doch so ganz anders geeignet sind, wenn sie eine technische Vorbildung statt oder besser neben der staatswissenschaftlichen besitzen.

Es ist verdienstlich, auf eine Beschleunigung der Anerkennung der Ingenieurwissenschaften in diesem Sinne hinzuwirken, weil die Lösung der schwierigen Probleme des eisernen Jahrhunderts in einer für das Gesammtwohl erspriesslichen Weise dadurch gefördert wird.

Zu einer Unterstützung der Bestrebungen der Ingenieure in dieser Richtung sind u. a. in erster Linie auch die Bildungsanstalten derselben, die technischen Hochschulen berufen. Auf dem Wege der bisher nach bestandenem Diplomexamen ertheilten Diplome wird das nicht erreicht, macht man die Diplome selbst auch noch so sehr einem Doktordiplome ähnlich.

Wir müssen noch einmal kurz auf das Werk unseres Oesterreichischen Gewährsmannes zurückkommen. Derselbe sagt, dass ein Theil der Ingenieure der Ansicht zuneigt, es genüge, wenn der akademische Grad „Ingenieur, Maschineningenieur oder dergl." verliehen werde; diese falsche Bescheidenheit wird getadelt und ausgeführt: „Bis dahin (nämlich bis sich ein solcher Titel die erforderliche Anerkennung errungen) aber wird man in anderen Staaten, wie z. B. im Deutschen Reiche (Berlin), wo schon seit geraumer Zeit dem Techniker nach kürzerer Studienzeit und bei bedeutend geringeren Anforderungen obengenannter Ingenieurgrad zuerkannt wird und wo man sich schon heute eingehend mit der hier aufgerollten Frage befasst*), längst dahin gekommen sein, dem akademisch vollständig gebildeten Ingenieur den Doktorgrad zu verleihen. Nebenbei sei auch hier erwähnt, dass es sowohl im Deutschen Reiche als auch in der Schweiz dem stud. ing. nach mehrjährigem Besuche der technischen Hochschule gestattet ist, an einer Universität eine Dissertation einzureichen, um daselbst nach Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen über zwei oder drei mathematisch-naturwissenschaftliche Fächer zum Dr. phil. promovirt zu werden, so dass wir in beiden Ländern schon zahlreiche Ingenieure finden, welche den Titel ‚Ingenieur Dr. N. N.' besitzen und führen."

An der Universität Zürich — so wird weiter gesagt — berechtigt seit lange ein dreijähriges Hochschulstudium ohne Kenntniss der lateinischen Sprache zur Ablegung der Doktorprüfung.

Zwei Wege sind zur Erreichung des gesteckten Zieles möglich; entweder ist die Hochschule dem Universitätsverbande einzuverleiben (wie z. B. in Padua in Italien), oder man verleihe der Hochschule das Promotionsrecht für die vier Fakultäten, die durch den Dr. ing., Dr. mech., Dr. chem. und Dr. archit. verkörpert werden.

Möge das „ernste Wort" über den Ingenieur einen lebhaften Wiederhall und zur Förderung der guten Absicht einen grossen Leserkreis finden. S—y.

---

*) In die Oeffentlichkeit ist hiervon bisher wenig gedrungen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 1,163 km lange Verbindungsbahn Wien (Nordwestbahn)-Donauuferbahn, welche am 1. d. Mts. seitens der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn dem öffentlichen Güterverkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 956 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, Begleitschreiben zum Protokoll der am 22. v. Mts. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 960 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anforderung von Ersatzstücken für Wagen der Königlichen Eisenbahndirektion Altona (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 979 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1009 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1888 bis dahin 1889 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Orientbahnen und Triest.

Unter dieser Aufschrift veröffentlicht die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" einen Aufsatz, welcher auf die dem Handelsverkehr Triests durch die Konkurrenz der Eisenbahnlinie Wien-Konstantinopel drohenden Gefahren aufmerksam macht. Der Einfluss jener neuen Verkehrsader und der mit ihr verbundenen Schienenwege über Nisch, Vranja, Ueskūb nach Salonichi auf die Interessen des Triester Handels sei durch die Beschlüsse der im vorigen Jahre zu Konstantinopel abgehaltenen Konferenz ein wesentlich anderer geworden. Eine ganze Reihe von Ausnahmetarifen ermässigen die Frachtsätze im Verkehr ab Belgrad nach Salonichi für Eil- und Frachtgüter mit besonderer Berücksichtigung der Massengüter. Da nun Ungarn, das hierbei bevorzugt erscheint, als Agrikulturstaat und bis jetzt industriell nur wenig produktiv, nicht bedeutend exportfähig für die Balkanländer und den Orient ist, vielmehr als Transitogebiet in Betracht käme, so würden die Gesammtinteressen der Monarchie eine wesentliche Beeinträchtigung erfahren, würde man den Verkehr von den Oesterreichischen Seehäfen zu Gunsten Ungarns ablenken. Zudem gestatten die sehr mässigen Seetarife von Frankreich und England der ausländischen Konkurrenz, den Kampf gegen unsere inländische Produktion in den Balkangebieten erfolgreich aufzunehmen, da die Schiffe bei der Hinfahrt Kohle miteinladen und als Retourfracht Getreide, Süd- und Levantefrüchte verladen, so dass die Frachtsätze für die Hinfahrt anderer Güter diejenigen von Oesterreich nach Belgrad oftmals bedeutend unterbieten. Der Verfasser bespricht die Wichtigkeit und Konkurrenzfähigkeit Triests, hebt die Gemeinsamkeit der Interessen dieser Stadt mit jenen der Staatsbahnen hervor, welche in den Ausnahmetarifen ab Belgrad eine bedeutende Begünstigung erfahren. Um nun einer Ablenkung vom Triester Verkehre möglichst entgegenzuarbeiten, wären vor allem sehr ermässigte Tarife zu schaffen, und müssten auch billige Ausnahmetarife für den Verkehr Salonichi-Ueskūb-Ristovac von den Türkischen Eisenbahnen zu erlangen versucht werden. Zugleich wären die Tarife des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd nach den Türkischen Häfen den veränderten Verkehrsverhältnissen anzupassen und schliesslich die Eisenbahnen Oesterreichs zu beeinflussen, neue Tarife nach dem Muster des Austro-Indischen und Austro-Spanisch-Brasilianischen Tarifes für Wagenladungen, bei welchen Salonichi, Dedeagh oder Konstantinopel als Provenienz oder Bestimmungsort nachzuweisen wäre, zu erstellen.

Eisenbahneröffnungen in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1889.

Im abgelaufenen Jahre wurden nach der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im ganzen 763,187 km Eisenbahnen (zumeist Lokalbahnen) dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar nachfolgende Strecken:

In Oesterreich:	Länge km
16. Januar: Göding-Tabakfabrik	1,8
5. April: Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	10 713
1. Juni: Hotzendorf-Neutitschein	10,073
8. „ Jenbach-Achensee	6,3
16. Juli: Hadersdorf-Sigmundsherberg	43,5
16. „ Herzogenburg-Krems	20,0
28. Juli: Gleisdorf-Weiz	15,0
20. August: Steyr-Untergrünburg (Steyrthalbahn)	20,15
1. September: Prossnitz-Triebitz (Mährische Westbahn)	92,5
1. Oktober: Rohatetz-Sudoměritz-Petrau (Strassnitz)	4,722
1. „ Drösing-Zistersdorf	11,306
17. November: Hadikfalva-Radautz	7 75
21. „ Tabor-Pisek-Razice (Böhmisch-Mährische Transversalbahn)	62,8
zusammen	306,614
In Ungarn:	
5. Januar: Lokalbahn Borosjenö-Csernö	14 4
13. „ Lokalbahn Boba-Janosháza-Sümeg	25.9
4. Mai: Gross-Becskerek-Modos-Pardany	53,5
4. „ Szecsány-Nagy-Margita	36,3
4. Juli: Ruma-Vrdnik	17,48
8. „ Budapest-Lajos-Misze	63 42
8. August: Fortsetzungsstrecke Budapest-Szt. Lörincz	0 89
10. September: Kisujszállás-Devaványa-Nagysillas	44,6
16. „ Neu-Gradiska-Brod	51,18
26. „ Budapester Ringbahn	16 113
30. „ Verbindungskurve der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest	1,63
14. November: Szabadka-O-Becse (Bacs-Bodroger Kommerzialbahn)	76,79
14. November: Horgos-Zenta	31,8
13. Dezember: Borossebes-Gurahoncz	22,57
zusammen	456,573

Sonach im ganzen in beiden Reichshälften 763,187 km.

Den Betrieb der eröffneten Strecken führen nachstehende Bahnverwaltungen:

die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen . mit 241.55 km
„ Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . „ 27,901 „
„ priv. Oesterreichisch-Ungarische Staats-eisenbahn-Gesellschaft . . . . . . „ 10,713 „
während die Steyrthalbahn . . . . „ 20 15 „
und die Achenseebahn . . . . „ 6 3 „

durch neu errichtete selbständige Gesellschaften verwaltet und betrieben werden.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen bezifferte sich mit Ende 1889 auf 25 661 km gegen 24 707 km mit Ende 1888.

Ausserdem ist zu bemerken, dass am 1. Juni 1889 in Oesterreich die Strecke Miröschau-Rokycan (27,1 km) und in Ungarn die Strecke Lissava-Anina (19,1 km), welche bisher nur dem Frachtenverkehre dienten, auch für den Personenverkehr eröffnet wurden.

Das zweite Geleise der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Zu der Notiz in Nr. 18 S. 200 d. Ztg. ist aus dem zur Veröffentlichung gelangten Ausschussberichte folgendes nachzutragen: Derselbe konstatirt, dass sich die dringende Nothwendigkeit dieser Geleiseherstellung nicht so sehr aus volkswirthschaftlichen als aus gesammtstaatlichen Gesichtspunkten ergeben hat und dass es der Regierung gelungen ist, mit der Verwaltung der Galizischen Carl Ludwigbahn ein Uebereinkommen zu treffen, welches geeignet ist, ohne übermässige Belastung des Staatsschatzes den derzeit vornehmlich politischen, in nicht weiter Zukunft aber auch wirthschaftlichen Zwecken dienlichen Eisenbahnbau in raschester Zeit fertig werden zu lassen. Ferner wird betont, dass auch die vorgeschlagene Art der Aufbringung und Verzinsung des erforderlichen Kapitals gebilligt werden muss. Weiter wird auch hinsichtlich der finanziellen Seite das Uebereinkommen zwischen der Staatsverwaltung und der Galizischen Carl Ludwigbahn als durchwegs vortheilhaft bezeichnet, und der Regierung die Anerkennung darüber ausgesprochen, dass der seinerzeitigen Verstaatlichung nicht nur nicht präjudizirt, sondern sogar nach Möglichkeit Rechnung getragen worden ist. Der Ausschuss beantragt daher, das Haus wolle den Gesetzentwurf unverändert annehmen, gleichzeitig aber die folgende Resolution beschliessen: „Die Regierung wird aufgefordert, die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn derart vorzubereiten, dass mit dem Zeitpunkte der Fertigstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Krakau-Przemysl und Przemysl Lemberg die sämmtlichen Linien der bezeichneten Eisenbahngesellschaft in das Eigenthum bezw. den Betrieb des Staates übernommen werden können."

Gleichstellung des stabilen Personales der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit den K. K. Staatsbeamten und Dienern bezüglich der Auflösung des Dienstverhältnisses.

In wiederholten Debatten und Resolutionen verschiedener Ingenieurvereine, dann in mehrfachen Petitionen an das Abgeordnetenhaus wurde der Wunsch geäussert, es möge die bisherige Bestimmung der Dienstpragmatik für das Personal der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, wonach den Bediensteten

das Dienstverhältniss mit Ende jeden Monats ohne Angabe von Gründen gekündigt werden konnte, beseitigt werden und die Auflösung des Dienstverhältnisses nur in der gleichen Weise wie bei den Staatsbeamten und Dienern erfolgen. Diesen Anregungen entsprechend hat der Handelsminister die Gleichstellung des stabilen Personals der Oesterreichischen Staatsbahnen mit den Staatsbeamten und Dienern rücksichtlich der Auflösung des Dienstverhältnisses genehmigt und (insbesondere jener betreffs der Kündigung ohne Angabe von Gründen) verfügt, dass nunmehr für das definitive Personal der Oesterreichischen Staatsbahnen die jeweiligen für Staatsbeamte und Diener bestehenden Normen zu gelten haben.

Richtige Aufstellung der Wechselsignalkörper.

Es wurde bei einer amtlichen Inspektion die Wahrnehmung gemacht, dass in manchen Stationen die Wechselsignalkörper nicht der bestehenden Signalordnung entsprechend angebracht sind, so dass deren Signale die Ablenkung in das Seitengeleise anzeigen, während die Weiche selbst auf „Gerade Bahn" gestellt ist. Mit Rücksicht auf die durch solche Nachlässigkeit leicht möglichen Störungen im Zugverkehre und schweren Unfälle wurde die K. K. Generalinspektion vom Handelsministerium angewiesen, bei Wahrnehmung solcher sicherheitsgefährlichen Zustände sofort eine eingehende Disziplinaruntersuchung einzuleiten, dieselbe nach Umständen auf die höheren Aufsichtsorgane auszudehnen und je nach dem Ergebnisse gegen die Schuldtragenden im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vorzugehen, welche eventuell vom Bahnaufsichts- bezw. Verkehrsdienste zeitweilig oder für immer auszuschliessen oder ganz vom Bahndienste zu entfernen sind. Sollte bei Anbringung von Wechselsignalkörpern ein Zweifel über deren richtige Stellung entstehen, so ist die Entscheidung der K. K. Generalinspektion unter Vorlage einer Geleiseskizze und unter genauer Darlegung der sonstigen lokalen Verhältnisse einzuholen. Die Bahnverwaltungen wurden eingeladen, in der angedeuteten Richtung genaue Umschau zu pflegen.

Abgesonderte Auflage von Instruktionen für die Strecken mit Sekundärbetrieb.

Jenen Bahnverwaltungen, welche manche ihrer Linien normal, andere sekundär betreiben, war bis jetzt gestattet worden, die für den Sekundärbetrieb geltenden Instruktionen als Anhang oder in Form von Einlageblättern der Verkehrsinstruktion für den normalen Betrieb beizugeben. Da durch die Mehrung der theils die eine, theils die andere Kategorie des Betriebes betreffenden Nachträge die Orientirung in den Verkehrsvorschriften sehr erschwert wird und zu Irrungen des Personals führt, so hat die K. K. Generalinspektion die successive Einführung besonderer, ausschliesslich den Sekundärbetrieb betreffenden Instruktionen angeordnet.

Herabsetzung der Zuckertarife.

Wie auch in dieser Zeitung wiederholt mitgetheilt wurde, sind infolge mehrfacher Vorstellungen und Memoranden von den betheiligten Eisenbahnen über Intervention des Handelsministeriums umfangreiche und bedeutende Frachtermässigungen für den Transport von Zucker gewährt worden. Diese sind für Zucker aller Art bereits im ganzen Umfange durchgeführt von Stationen der Nordbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen; ferner im Ausnahmetarife für Zucker aller Art für den Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehr und im Uebernahmeverkehr von Stationen der Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft. Ausserdem wurden von der Nordbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Nordwest- und Böhmischen Nordbahn Kartirungssätze für Raffinatzucker-Transporte nach Wien und Marchegg loco und transit und von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn Refaktiesätze für Zucker aller Art von Hennersdorf nach Olmütz und Troppau mit der Gültigkeit bis 31. Dezember d. J. zur Einführung gebracht.

Die detailirten Herabsetzungen auf diesen Strecken sind in einem vom Handelsminister an den Centralverein für Rübenzucker-Industrie gerichteten Schreiben enthalten, welches die Nr. 23 des „V.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlicht.

Eine Station und Hauptwerkstätte der Ungarischen Staatsbahnen in Agram und die Vermehrung ihrer Lokomotiven.

Die Ungarische Regierung hat dem Reichstage einen Gesetzentwurf vorgelegt, wonach eine selbständige Station und Hauptwerkstätte in Agram um den Maximal-Kostenbetrag von 2 400 000 fl. herzustellen und zur Vermehrung der Lokomotiven der Ungarischen Staatsbahn die Summe von 740 000—745 000 fl. zu verwenden ist. Motivirt wird dieses Erforderniss damit, dass sich der Verkehr in der Richtung Karlstadt-Fiume so sehr entwickelt hat, dass die mit der Südbahn gemeinschaftliche Station Agram als Knotenpunkt dieses Verkehres nicht mehr ausreicht und die auf der südlichen Gruppe der Ungarischen Staatsbahnen verkehrenden Wagen zur Reparatur nach den Werkstätten in Szegedin oder Budapest geführt werden müssen, dass dagegen hierfür die ebenfalls in Erwägung gezogene Erweiterung der Südbahnstation und Werkstätte in Agram zwar einen etwas geringeren Betrag erfordern, aber den Verkehr dieser Linien von der gedachten Verwaltung in weiterer Abhängigkeit belassen würde. Die gedachten Kosten sollen aus den Rückzahlungen der Vorschüsse für den Bau der Bahnlinien des bestandenen Militär - Grenzgebietes gedeckt werden. Auch die Vermehrung der Lokomotiven wird mit der Steigerung des Fiumaner Verkehres sowie damit motivirt, dass auch die Legislative das Bedürfniss dieser Vermehrung schon längst eingesehen und die Regierung zur Anschaffung von 150 Lokomotiven für die Ungarischen Staatsbahnen ermächtigt hat. Es soll vorläufig eine geringere Anzahl aus dem Gewinnstantheile des Staates bei der Konvertirung der Prioritäten der Kaschau-Oderberger Bahn angeschafft werden. Diesem Gesetzentwurf wurde im Unterhause nur aus politischen Gründen wegen der angeblich dem Ungarischen Staate gegenüber feindseligen Haltung der Stadt Agram, entgegen getreten; doch wusste der Handelsminister diese Einwendungen gründlich zu widerlegen und der Gesetzentwurf wurde fast einstimmig angenommen, was auch im Oberhause voraussichtlich der Fall sein wird. Zugleich wird eine Maschinenwerkstätte in Brod errichtet.

Prüfung der Unterbeamten und Diener bei den Ungarischen Eisenbahnen.

In einem Erlasse des Ungarischen Handelsministeriums wird die Wahrnehmung ausgesprochen, dass die Bahnverwaltungen aus Sparsamkeitsrücksichten immer mehr Unterbeamte und Diener verwenden als solche Beamten, welche für den Verkehrsdienst ausgebildet wurden. Das Ministerium wolle zwar nicht dieser Ersparungsmassnahme entgegen treten, müsse aber verlangen, dass die gedachten subalternen Angestellten die Prüfung in dem Verkehrs- und Telegraphendienste mit gutem Erfolge abgelegt haben, bevor dieselben darin verwendet werden. Zu solchen Prüfungen ist die Generalinspektion für Eisenbahnen einzuladen, welcher die Prüfungsarbeiten und Protokolle einzusenden sind.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Januar d. J.

Am Schlusse des Jahres 1889 waren 391,8 km Eisenbahnen im Stande der Bauausführung verblieben, wovon 70,1 km auf die Staatsbahnen und 321,7 km auf die Privatbahnen entfielen. Rücksichtlich der Staatsbahnen trat im Laufe des Monats Januar keine Veränderung ein. Bei den Privatbahnen ergab sich eine Erhöhung der Baulänge um 9,9 km; es wurde nämlich die 1,1 km lange Z w i t t a w a - U f e r b a h n der Staatseisenbahn-Gesellschaft dem Verkehre übergeben, dafür aber die 11 km lange Lokalbahn I n n s b r u c k - H a l l dem Baue zugeführt. Mit Ende Januar stellt sich demnach die Ziffer der Baukilometer bei den Staatsbahnen auf 70,1, bei den Privatbahnen auf 331,6. Einen sehr erfreulichen Fortschritt hat die Bauausführung der Lokalbahn G r. - P r i e s e n - A u s c h a aufzuweisen, auf welcher bereits mit der Oberbaulegung begonnen werden konnte. Die Zahl der beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter betrug 4 818 Mann, um 1 414 weniger als im Vormonate.

Ermässigung der Personentarife auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

In einer anscheinend offiziösen Wiener Korrespondenz der „Münchener Allgemeinen Zeitung" wird über die voraussichtliche Herabsetzung der Personentarife auf den Oesterreichischen Eisenbahnen folgendes berichtet: Die Regierung ist aus verschiedenen Gründen nicht gewillt, den Zonentarif nach Ungarischem Muster in Oesterreich einzuführen, doch will sie der Pression der öffentlichen Meinung und der Agitation, welche sich aller gewerblichen Kreise bemächtigt hat, nachgeben und eine durchgehende Reduktion des Personentarifes um ein Drittel des bisherigen Fahrsatzes auf ihren Staatsbahnen eintreten lassen. Das Projekt ist fertiggestellt und aus dem Handelsministerium bereits in das Finanzministerium übergegangen, wo es noch der finanziellen Begutachtung harrt. Der Finanzminister soll sich demselben gegenüber gerade nicht ablehnend verhalten, aber für das erste Jahr ein Zurückgehen der Einnahmen befürchten, das nach den Berechnungen, die im Ministerium gemacht worden sind, auf 1½ Millionen geschätzt wird. Die Regierung beabsichtigt ferner, sämmtliche Privatbahnen aufzufordern, sich dem gegebenen Beispiele anzuschliessen und ihre Personentarife zu reformiren.

Lokalbahngesellschaft Laibach-Stein.

Den Konzessionären dieser Bahn wurde von der Regierung die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Laibach-Stein" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Nichtbestellung eines Prioritätenkurators (Rechtsfall).

Beim Wiener Handelsgerichte ist von dem Besitzer einer 3 % Südbahnpriorität eine Klage auf Bestellung eines Kurators für die 3 % Südbahnprioritäten überreicht worden. Dieses Begehren stützte sich auf den Steuerabzug, welchen die Südbahn bei den Kupons dieser Prioritäten vornimmt. Das Handelsgericht wies den Kläger mit der Motivirung ab, dass es Sache jedes einzelnen Prioritätenbesitzers ist, eventl. sich seine Rechte zu wahren und die Südbahn auf Vollzahlung des Kupons zu belangen. Es liege daher kein Fall vor, welcher die Bestellung eines gemeinsamen Kurators zur Wahrung der Rechte der Prioritätenbesitzer nothwendig machen würde. Gegen diese Entscheidung brachte der Petent den Rekurs beim Ober-Landesgericht ein, welcher jedoch mit der Motivirung abgewiesen wurde, dass nach § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874 für die jeweiligen Besitzer von auf den Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen ein gemeinsamer Kurator nur in den Fällen zu bestellen ist, in welchen es sich ergibt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet oder die Rechte eines Anderen in ihrem Gange gehemmt würden und dass nach § 3 desselben Gesetzes dem Gerichte zusteht, von Fall zu Fall zu prüfen, ob das darauf gerichtete Begehren eines Betheiligten begründet sei, dass aber im vorliegenden Falle der im § 1 des citirten Gesetzes vorausgesetzte Fall einer durch die Bestellung einer gemeinsamen Vertretung abzuwendenden Gefahr für die Rechte der Besitzer 3 % Südbahnprioritäten nicht vorhanden ist und dass es vielmehr jedem einzelnen Prioritätenbesitzer überlassen werden muss, ob und inwieweit er bei der Einlösung eines fälligen Kupons seine Rechte selbständig geltend machen will.

Verbindungslinie Wien (Oestereichische Nordwestbahn)-Donau-Uferbahn.

Am 1. März 1890 ist die Verbindungslinie Wien (Oesterreichische Nordwestbahn) - Donau - Uferbahn eröffnet worden. Dieselbe dient lediglich dem Güterverkehre und bildet eine direkte Schienenverbindung des Wiener Nordwestbahnhofes mit der Donau-Uferbahn und durch diese mit den in Wien einmündenden Eisenbahnen.

Der neue Elbehafen in Aussig und die Jahresversammlung des Elbevereins.

Dieselbe wurde am 23. Februar d. J. in Aussig abgehalten. Die Versammlung beauftragte den Ausschuss, die dringende Ordnung der Niedergrunder Flössestellung und die endliche Einrichtung der Wasserstandsprognosen zu urgiren. Es wurde dann ausführlich dargelegt, in welcher Art der neue Elbehafen auf Kosten der Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft hergestellt wird, der bei mehr als 100 000 qm Fläche gleichzeitig 60 Schiffen Ladeplatz gewähren wird und bei Tagesbetrieb allein 500 000 t jährlich expediren kann. Der Hafenplatz Aussig wird sodann nach Hamburg der grösste Ladeplatz an der Elbe sein. Diesen neuen Hafenbau hatte der Elbeverein seit 1885 dringend verlangt.

Frachtbegünstigungen für Mehl und Mahlprodukte.

In der Wiener Handelskammer wurde u. a. bekannt gegeben, dass die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen sich bereit erklärt hat, die für Sendungen von Mehl und Mahlprodukte bewilligten Frachtbegünstigungen auf die Fabrikate sämmtlicher Niederösterreichischen Mühlen gegen Beibringung eines von der Kammer ausgefertigten Identitätscertifikats auszudehnen. Der Generaldirektion wurde für dieses neuerliche Entgegenkommen der Dank ausgesprochen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Furcht vor einer Krise in Berlin, das Zurückströmen vieler Effekten von dort, die sozialistische Strömung in Deutschland, die fortwährenden Meldungen über den Rücktritt Bismarck's, enlich der sich in Bulgarien anhäufende politische Zündstoff versetzten die Wiener Börse in eine ziemliche Unruhe. Während lokale und sonstige Bankwerthe infolge des sich gegen ihre Bilanzen äussernden Misstrauens stark zurückgingen, behauptete der Transportmarkt eine bemerkenswerthe Festigkeit. Zwar waren Nordbahn (2635), Nordwestbahn (202 50), Elbethalbahn (220,25) und Südbahn (134,50) etwas vernachlässigt; dagegen erholten sich Carl Ludwigbahn (196,25) wegen des für ihre Aktionäre günstig aufgefassten (vorerwähnten) Ausschussberichtes; insbesondere aber Staatsbahn (224,50) infolge eines offiziösen Artikels des „Fr. - Bl.“, in welchem die (im letzten Berichte erwähnten) Aufklärungen des Handelsministers in einem für diese Gesellschaft äusserst wohlwollenden Sinn besprochen wurden. Die Märzfälligkeiten von 23 Millionen Gulden dürften der Börse einen grossen Theil derselben zuführen.

Aus Bayern.

⊙ Die Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München hat den Bau der Zalaer Vizinalbahnen im westlichen Ungarn am 23. September v. J. begonnen. Die Konzession für den Bau und Betrieb dieser normalspurigen Vizinalbahnen wurde am 3. Juli v. J. an die genannte Gesellschaft ertheilt. Die Bauleitung wurde dem Oberingenieur der Gesellschaft Herrn Heinrich Müller übertragen, welcher bereits zum raschen Ausbau der Lokalbahn von Steinamanger nach Pinkafeld erspriessliche Thätigkeit entwickelt hatte.

Die ziemlich bedeutenden Erdarbeiten sind bereits zu etwa 70 % zur Ausführung gelangt, ebenso ist ein grosser Theil der Objekte vollendet. Die Brücke über die Mur bei Mura-Szerdahely wird demnächst in Angriff genommen werden. Desgleichen wurde bereits mit der Schienenlage begonnen und erfolgt in den nächsten Wochen die Einleitung der Schotterzüge zur Fertigstellung des Oberbaues. Die Hochbauten werden sofort nach Eintritt der günstigen Witterung in Angriff genommen und steht deren rechtzeitiger Vollendung, nachdem alle erforderlichen Vorbereitungen bereits getroffen sind, kein vorauszusehendes Hinderniss entgegen. Die Betriebseröffnung dieser Linien wird voraussichtlich im September d. J. erfolgen. Der Betrieb wird durch die Königlich Ungarische Staatsbahn zu entsprechenden Bedingungen nach den Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde übernommen werden. Mit Rücksicht auf die Verhältnisse des durch diese Linien neu aufgeschlossenen Verkehrsgebietes ist wohl schon in dem ersten Betriebsjahre eine entsprechende Rente zu erwarten.

Im Jahre 1889 wurden, sowohl für eigene Rechnung wie auf Kosten von Privaten und Interessenten, die folgenden Projekte durchgeführt:

1. Fürth-Zirndorf. Zufolge der am 7. Januar v. J. ertheilten ministeriellen Genehmigung wurde die Projektirung im vergangenen Frühjahre vorgenommen und am 8. April um die Baukonzession eingeschritten. Letztere wurde am 16. November ertheilt und wurden demzufolge die Bauvorbereitungen derartig getroffen, dass der Bau dieser 5 km langen normalspurigen Lokalbahn im laufenden Jahre auf eigene Rechnung ausgeführt werden kann.

2. Penzberg - Kochel. Um die Projektirungsgenehmigung dieser Linie wurde beim Königlichen Staatsministerium am 8. Juni nachgesucht und dieselbe am 2. August ertheilt. Die Terrainaufnahmen selbst erfolgten noch im vergangenen Herbste. Das gegenwärtig in der Ausarbeitung begriffene Detailprojekt dieser 14 km langen normalspurigen Lokalbahn dürfte behufs Erlangung der Baukonzession im Laufe dieses Sommers zur Vorlage gelangen.

3. Landau i/Rhpflz. - Bellheim. Das Projekt dieser 14 km langen schmalspurigen Dampfstrassenbahn wurde im Januar v. J. aufgenommen und am 26. März an das Komitee zur Ablieferung gebracht. Ueber dessen Realisirung ist eine Entscheidung noch nicht getroffen.

4. München - Wolfratshausen (Isarthalbahn). Durch Vertrag vom 31. März v. J. mit Herrn Ernst Böhringer aus Mannheim wurde die Bearbeitung des Detailprojektes einer Lokalbahn von München über Wolfratshausen nach der Rottmannshöhe übernommen und dieselbe im Laufe des Sommers durchgeführt. Bezüglich der Realisirung dieses Projektes wurde am 1./3. Oktober ein Vertrag mit Herrn E. Böhringer abgeschlossen, wonach sich die Lokalbahn-Aktiengesellschaft, diese als persönlich haftende Gesellschafterin, mit Herrn E. Böhringer zu einer Kommanditgesellschaft vereinigt und beim Staatsministerium um die Ertheilung der Baukonzession für eine normalspurige Lokalbahn von München nach Wolfratshausen unter vorläufiger Abstandnahme von der Weiterführung bis zur Rottmannshöhe einkommt. Auf die diesbezügliche Eingabe ist eine definitive Entscheidung noch nicht getroffen, es steht jedoch dieselbe in dem nachgesuchten Sinne in baldiger Aussicht. Zur Bauvorbereitung wurde bereits am 1. Dezember mit Kreirung der Bauverwaltung geschritten und erwartet die Gesellschaft, die Bahn bis zur Sommersaison 1891 dem Betriebe übergeben zu können.

5. Kötzting - Lam. Mit dem Eisenbahnkomitee in Lam wurde wegen Projektirung dieser 18 km langen Bahnverbindung am 14. Juli ein Uebereinkommen getroffen, die Feldarbeiten wurden im Laufe des Monats September durchgeführt und das Projekt selbst am 29. November zur Ablieferung an das Komitee gebracht. Ueber dessen Realisirung steht eine Entscheidung noch aus.

6. Mellrichstadt-Ostheim. Auf Grund des mit dem Grossherzoglich Sachsen-Weimarischen Staatsministerium am 6/17. Juli getroffenen Abkommens übernahm die Gesellschaft die Anfertigung des Detailprojektes für eine Lokalbahn von Mellrichstadt nach Ostheim vor der Rhön (Sachsen-Weimarische Enklave in der Bayerischen Provinz Unterfranken). Die betreffenden Aufnahmen erfolgten im verflossenen Sommer und die Ablieferung des fertigen Projektes am 30. November.

Bezüglich der Realisirung desselben schweben noch die Verhandlungen.

Ausser diesen vorgenannten sechs grösseren Projekten wurden für den Anschluss verschiedener Etablissements und Unternehmungen an die Geleise der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen im Auftrage von Interessenten mehrere Projekte verfasst, auch für das Jahr 1890 stehen bereits verschiedene Projektirungen in Aussicht. — Der Bau der 4 Bayerischen Linien (Sonthofen-Oberstdorf, Oberdorf bei B.-Füssen, Stadtamhof-Donaustauf [Walhallabahn] und Murnau - Garmisch - Partenkirchen) und der Lokalbahn Ravensburg-Weingarten (in Württemberg) zusammen 83 km. beanspruchte einschliesslich Inventar und Betriebsmittel ein Gesammtkapital von 3 845 567,85 *M.* oder für 1 km 46 332,14 *M.* und ausschliesslich Inventar und Betriebsmittel 3 251 745,64 *M.* oder für 1 km 39 177,65 *M.* An den Gesammtausgaben partizipiren der Bahnunterbau (Erdarbeiten und Objekte) mit 23,06 %, der Oberbau mit 35,16 %, die Hochbauten mit 12,10 % und die Betriebsmittel mit 14,52 %. Diese Ziffern sprechen von selbst für die ökonomische Durchführung dieser Lokalbahnen, unbeschadet der Solidität und Leistungsfähigkeit derselben.

Aus Nordamerika.

Erpachtung der Wisconsin Central-Eisenbahn durch die Nord-Pacific-Eisenbahn.

Das im Juli v. J. zwischen der Nord-Pacific-Eisenbahn und der Wisconsin Central-Eisenbahn in Kraft getretene Tarifabkommen ist jetzt in einen auf einen festen Prozentsatz (35 %) der Roheinnahmen begründeten Pachtvertrag umgeändert worden. Danach steht der Nord-Pacific-Eisenbahn die Beherrschung (control) des Netzes der Wisconsin Central-Eisenbahn, einschliesslich des Besitzes derselben in Chicago, zu. Die Theile des Netzes der Wisconsin Central-Eisenbahn in Wisconsin, Jowa und Illinois unterliegen verschiedenen gesetzlichen Bedingungen und die Bahnhofseinrichtungen (terminals) in Chicago gehören drei besonderen Gesellschaften an. Um alle diese Interessen zu vereinigen, ist der Pachtvertrag abgeschlossen. Zum Ankauf der Werthpapiere der Wisconsin Central - Eisenbahn ist die Nord-Pacific-Eisenbahn nicht imstande, weil sie kein Recht zum Erwerbe von Eisenbahneigenthum hat und sie nicht Aktien oder Obligationen für den Ankauf anderer Bahnlinien ausgeben darf. Eine Vereinigung würde eine Umänderung der Werthpapiere oder eine vollständige Bürgschaft in sich schliessen.

Unfälle.

Ueber eine Anzahl schwerer Unfälle, welche in der Woche vom 16. bis 23. Januar vorgekommen sind, schreibt die „Railr. Gazette“:

Auf der Cincinnati, Hamilton & Dayton Eisenbahn fuhr am Abend des 17. Januar in der Nähe von Cincinnati ein von einer schweren Strong-Lokomotive gezogener Expresszug in den Schlusstheil eines Lokalpersonenzuges, wobei 5 Personen getödtet wurden. Letzterer Zug führte ausnahmsweise am Schlusse einen Gepäckwagen; würde er wie gewöhnlich zusammengestellt gewesen sein, so würde unzweifelhaft eine viel grössere Zahl von Menschen das Leben dabei verloren haben. Auf der betreffenden Strecke war zwar das Blocksystem in Anwendung, aber ein nur etwa 17 Jahr alter, unerfahrener Stationsbeamter (Operator) gab das Fahrsignal, ehe er von der nächsten Station das Signal: „Bahn frei“ erhalten hatte.

Zu Omaha wurden am 21. Januar mehrere Personen getödtet bezw. verletzt dadurch, dass ein Güterzug in den Schlusstheil eines Personenzuges fuhr. Ersterer Zug hatte sich in 2 Theile getrennt und der Führer war, um dem Auflaufen des zweiten Theiles zu entgehen, mit grosser Schnelligkeit weiter gefahren.

Milchverkehr Newyorks.

Seit langer Zeit ziehen die Landwirthe, welche Newyork mit Milch versorgen, aus diesem Geschäft meistens wenig Nutzen. Thatsächlich erhält die Stadt ihren Bedarf an Milch aus allen Richtungen der Windrose und nach und nach haben sich die Gegenden des Bezuges bis auf verschiedene hunderte von Meilen Entfernung erweitert. Die Beförderung hat sich, wie die „Railr. Gazette“ schreibt, für die Bahnen als vortheilhaft gestaltet, und der Gewinn daraus hat sich in gleichem Maasse, wie die Einrichtungen erweitert wurden, vermehrt und der Milchverkehr ist in noch stärkerem Maassstabe gewachsen, wie die Bevölkerungszahl der Stadt. Durch diesen Ueberfluss ist der Preis für Milch an den Bahnsteigen der Newyorker Bahnhöfe für die Milchhändler ein so niedriger geworden, dass die Landwirthe kaum noch einen Vortheil in der Versendung nach Newyork sehen. Gleichwohl sind sie genöthigt, dabei zu verbleiben, weil die Erhaltung eines guten Bestandes von Milchvieh zur ordnungsmässigen Bewirthschaftung unerlässlich ist.

In der Meinung, dass der vorgedachte Uebelstand den Frachtverhältnissen zuzuschreiben sei, beschwerten sich die Landwirthe vor 2 Jahren bei dem Bundes-Eisenbahnamte über die bestehenden Gruppentarife, nach welchen ein jeder Absender, gleichviel in welcher Entfernung von Newyork er wohne, denselben Frachtsatz, nämlich 35 Cts. für die Kanne von 40 Quart — also ziemlich 1 Cts. für das Quart — zu bezahlen hat. Das Amt (in der Person des Kommissar Walker) sprach sich aber in seiner Entscheidung für den Gruppentarif aus; thatsächlich beeinflusst auch der letztere nur den Preis zwischen dem einen Landwirth und dem anderen und berührt die Hauptfrage überall nicht. Ueber den ferneren Beschwerdepunkt, dass die Fracht von 1 Cts. für das Quart überhaupt zu hoch sei, wurde ebenfalls ablehnend entschieden. Eine Ermässigung der Fracht würde auch offenbar nur den Händlern, nicht den Absendern zu gute kommen.

Neuerlich hat die Unzufriedenheit der Milchlieferanten einen anderen Ausdruck gefunden. Sie beabsichtigten, einen Verband zu bilden und den gesammten Milchhandel in die Hände weniger Verkaufsagenten zu legen, welche nur gegen einen erhöhten Preis und gegen Baarzahlung verkaufen sollen. Es ist aber bald klar geworden, dass dieser Plan infolge der ausserordentlich grossen Anzahl der Milchversender, der erheblichen Ausdehnung der betheiligten Landstriche und der Unmöglichkeit, die Versendung auf eine bestimmte Menge zu beschränken, nicht durchzuführen ist. Die Landwirthe haben sich daher jetzt wiederum gegen die Eisenbahnen gewendet, welche nach ihrer Meinung die Lage beherrschen. Sie wünschen, dass die Bahnen die gesammte Milch von den Landwirthen käuflich übernehmen und in Spezialwagen an die betreffenden Abfertigungsbeamten ihrer Stationen in Newyork befördern, welche sie nur zu den von den Absendern festgesetzten Einkaufspreisen, zuzüglich der Fracht, abgeben dürften. Dass die Bahnen auf diesen wunderlichen Plan nicht eingehen können und werden, ist offenbar. Welchen Ausweg die Betheiligten dann weiter versuchen werden, bleibt abzuwarten.

Thermometer in Personenwagen.

Die Newyork Central-Eisenbahn und die Wagner Palastwagen-Gesellschaft haben, auf Andrängen der Staats-Eisenbahnämter angeordnet, dass in ihren Wagen Thermometer angebracht und die Zugbeamten angewiesen werden, dafür zu sorgen, dass stets so viel als möglich ein Wärmegrad von + 70° Fahrenheit (= 17° R.) in den Wagen erhalten werde.

Selbstthätige Kuppelungen im Staate Newyork.

Nach einer von dem Staats-Eisenbahnamte gemachten Zusammenstellung sind im Staate Newyork 35 423 Güterwagen mit selbstthätigen Kuppelungen ausgerüstet, von 180 873 Gesammtbestand der verschiedenen, gänzlich oder zum Theil in jenem Staate angesessenen Eisenbahngesellschaften.

(„Railr. Gaz.“) H.

Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Kosten der Freilegung einer neuen Strasse.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Einforderung von Beiträgen von den an eine neue Strasse angrenzenden Eigenthümern zu den Kosten der Freilegung dieser Strasse (§ 15 Preuss. Ges. v. 2. Juli 1875) darf nicht als eine provisorische — unter dem Vorbehalt späterer anderweiter Festsetzung —, sondern erst nach endgültiger Feststellung der Beitragshöhe erfolgen. Die betreffenden Beiträge sind Gemeindesteuern. Es gibt aber keine Veranlagung zu solchen Steuern mit dem Vorbehalt, dass der Betrag der Steuer demnächst anderweit berechnet werden solle. Die Höhe der Steuer muss vielmehr bei der Ausschreibung allemal ziffermässig angegeben und dem Pflichtigen danach der Betrag bekannt gemacht werden.“ (Erk. des II. Senats des Preuss. Ober-Verw.-Gerichts vom 19. Februar 1889; Eisenb.-Archiv 1889 S. 718.)

v. O. **Begriff der Betriebsstätte eines gewerblichen Unternehmens.** Aus den Entscheidungsgründen: „Unter einer „Betriebsstätte“ im Sinne des Preussischen Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 ist der Ort zu verstehen, an welchem — nicht die auf Leitung des Unternehmens oder den Absatz der Güter gerichteten, sondern nur — diejenigen Arbeiten geleistet werden, welche die den Gegenstand des Unternehmens bildenden Waaren oder Leistungen hervorbringen. Der Begriff der Betriebsstätte wird nicht aufgehoben, wenn die Gütererzeugung hauptsächlich durch Maschinen und nur zum kleinen Theil durch menschliche Arbeit bewirkt wird, ja wenn diese sich lediglich auf die Aufstellung, Leitung, Ueberwachung, Instandhaltung der maschinellen Anlagen beschränkt. — Hiernach kann die Betriebsstätte eines

Wasserwerks, von welchem sich die Wassergewinnungsanlagen sowie das Leitungsrohr zum Hochreservoir hin in einem Gemeindebezirke, im Bezirke der Nachbargemeinde dagegen dieses Reservoir sowie das das Wasser von demselben auf die Verbrauchsstätten vertheilende Rohrnetz befinden, als eine einheitliche, sich über den Bezirk beider Gemeinden erstreckende angesehen werden." (Erk. des II. Senats des Preuss. Ober-Verw.-Gerichts vom 30. März 1889; Eisenb.-Archiv 1889 S. 717.)

Verschiedenes.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Am 25. v. Mts. fand unter dem Vorsitze des Ministerialdirektors Hake eine Sitzung des elektrotechnischen Vereins statt. Nach Erledigung der geschäftlichen Mittheilungen hielt der Ober-Telegrapheningenieur Dr. Strecker den angekündigten Vortrag über den „Betrieb von Telegraphenleitungen durch Sammlerbatterien". Der Vortragende erläuterte die auf Veranlassung des Reichs-Postamts seit Oktober v. J. im Telegraphen-Ingenieurbüreau angestellten Versuche mit einer Batterie von 25 Tudor'schen Sammlern (Akkumulatoren), welche durch Dynamomaschinen geladen werden und mittelst eines 1,7 km langen, vom Ingenieurbüreau nach dem Haupt-Telegraphenamte geführten Kabels den nöthigen Strom für 68 Arbeitsstrom-Telegraphenleitungen, sowohl für Hughes- als auch für Morsebetrieb, liefern. Die Versuche, welche fortgesetzt werden, haben bisher ein in jeder Beziehung günstiges Ergebniss gehabt. Es unterliegt der Erwägung, die getroffenen Einrichtungen soweit auszudehnen, dass sämmtliche Arbeitsstrom-Leitungen des Haupt-Telegraphenamts durch den Strom von Sammlerbatterien gespeist werden. Schon jetzt lassen die Versuche erwarten, dass in Zukunft bei allen grösseren Telegraphenanstalten, an Stelle der kostspieligeren galvanischen Elemente, Sammlerbatterien zum Betrieb der Telegraphenleitungen mit Arbeitsstrom zu verwenden sein werden. — Den zweiten Vortrag hielt der Telegrapheningenieur Schräder über „die gebräuchlichen Systeme elektrischer Eisenbahnen". Nach kurzer Besprechung der vorkommenden Betriebsarten für elektrische Bahnen ging der Vortragende näher ein auf die in Amerika, dem Lande der elektrischen Bahnen, herrschenden beiden Systeme, das Thomson-Houston- und das Sprague-System, und erläuterte an der Hand der mit denselben gewonnenen Erfahrungen die Vorzüge und Vortheile, welche der elektrische Betrieb vor dem Betriebe durch animalische Zugkraft bietet. Sodann erklärte Herr Schräder die Leitungsanlage für die oberirdische und unterirdische Stromzuführung, die Anlage der Bahngeleise und die Einrichtung der Motorwagen, welche ohne Schwierigkeit Kurven bis 15 m Radius durchlaufen und Steigungen bis zu 10 % überwinden. Das Sprague-System ist von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin mit dem ausschliesslichen Recht zur Einführung in Deutschland, Oesterreich und Russland angekauft worden und dürfte demnächst auch bei uns zur praktischen Anwendung kommen.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Es liegt der Wortlaut des Protokolls über die am 20. Dezember 1889 in Warschau abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung*) vor, dem wir die nachstehenden Aeusserungen eines Berliner Aktionärs, des Herrn Jarislowsky, entnehmen. Derselbe führte mit Rücksicht auf die Frage der Betheiligung der Russischen Regierung am Reingewinne der Bahn u. a. folgendes aus: „Die Konzessionsurkunde der Warschau-Wiener Bahn ist ein unabänderliches Privileg; jedes nachher ergangene Gesetz hat unserer Gesellschaft gegenüber gar keine Nachwirkung. Daher berührt das neue Gesetz über die Regelung der Konkurrenz uns gar nicht. Sollte die Regierung dasselbe auch auf uns anwendbar erklären und uns zur Vorauszahlung von Beträgen an die Iwangorod-Dombrowaer oder andere Bahnen zwingen, dann könnten und werden wir, auf Grund unserer Konzessionsurkunde, auf Schadloshaltung gegen die Hohe Staatsregierung klagen. Der Verkehr der Bahn hat sich seit 1884 um die Hälfte vergrössert, trotzdem sind die Kosten des Baukontos fast dieselben geblieben und es dürfte keine Bahn in Europa geben, die so geringe Anlagekosten bei gleicher Leistungsfähigkeit wie die unsrige hat. Wir haben das Mögliche gethan, um Handel und Industrie zu fördern und dem Staatsinteresse in strategischer Beziehung zu dienen und hoffen daher auf das Wohlwollen der Staatsregierung rechnen zu können. Ich bin erstaunt, wie die knapp ausgestattete Iwangorod-Dombrowaer Bahn dazu kommt, jetzt 43 % unseres Verkehrs zwischen Praga-Warschau bezw. Sosnowice-Dombrowa zu verlangen. Seit 5 Jahren des Bestehens der Iwangorod-Dombrowaer Bahn ist nicht ein Wagen Fracht von Sosnowice und Dombrowa via Iwangorod nach Warschau und Praga gegangen. Von einer Konkurrenz zwischen diesen Bahnen mit ganz verschiedenen Spurweiten kann gar keine Rede sein. Wie sollte es jemanden einfallen, von Oberschlesischen Grubenstationen Kohlen und Koks nach Warschau zu senden, wenn die Güter in Sosnowice umgeladen werden sollen und dann 5 Tage brauchen, um via Iwangorod nach Warschau zu gelangen? Wir haben 33 Jahre gebraucht um die vielen Anschlüsse an die Gruben und Hütten zu gewinnen und das sollte nun ohne Entschädigung der Iwangorod-Dombrowaer Bahn zufallen?" Herr Jarislowsky schloss sodann mit folgenden Worten: „So zutreffend ich meine Ausführungen halte, bin ich aber doch der Ansicht, dass wir gut thun, die Regierung an dem Nutzen unseres Unternehmens zu betheiligen, um die Genehmigung zu erhalten, unsere Prioritäten in 4 % steuerfreie zu konvertiren und den Tilgungsplan unserer Aktien in der Weise zu ändern, dass die Amortisation derselben innerhalb der Konzessionsdauer erfolgt und in dieser Voraussetzung bin ich bereit, der Hohen Staatsregierung die Hälfte des Gewinnes über 6 R. zuzugestehen. Nach meiner Taxation dürften derselben nach den Ueberschüssen des Jahres 1889 unter Berücksichtigung des heutigen Rubelkurses 800 000 R. zukommen, ein Betrag, der sich bei Konversion der Prioritäten um 150 000 R. erhöhen würde".

*) Bemerken wollen wir bei dieser Gelegenheit, dass der Verwaltungsrath, da zu der ursprünglich auf den 3. März cr. angesetzten weiteren ausserordentlichen Generalversammlung nicht die genügende Aktienzahl angemeldet war, eine neue Generalversammlung auf den 19. März einberufen hat. Die Warschau-Bromberger Bahngesellschaft hält die entsprechende Generalversammlung am 18. März ab.

Ottomanische Eisenbahn (Smyrna-Aidin).

Diese Gesellschaft in London, deren Linien von Smyrna südwärts in das Mäanderthal führen, war am 5. Februar d. J. in der Lage, für das 2. Halbjahr 1889 eine Semestraldividende von 4,5 % zu erklären, nachdem sie bereits eine Dividende von 1,5 % für das erste Halbjahr 1889 bezahlt hatte. Im Jahre 1888 betrug die Dividende 4,5 %, in dem relativ sehr ungünstigen Jahre 1887 2,5 % und im Jahre 1886 4 %.

Neue Bahnkonzessionen in Mexiko.

Die Mexikanische Regierung hat eine Konzession für normalspurige Bahnstrecken von der Stadt Matamoras ab bis zur Grenze von Guatemala und Yucatan an Feliciano San Roman unter Gewährung einer Beihilfe in Form von 5 % Schuldverschreibungen mit 8 000 D. für das Kilometer bewilligt, d. h. für ein Netz, welches grösser sein wird, als irgend ein bisher in Mexiko konzessionirtes. Die einzelnen Strecken sollen folgendermaassen laufen: vom Hafen von Matamoras nach Tuxpam, der Meerbusenküste folgend, und von Tuxpam bis zu einem Verbindungspunkte der Tehuantepec Eisenbahn; von letzterem Punkte ab bis zu einem Vermittelungspunkte zwischen den Häfen von Yucatan, Campeche oder Tabasco; von einem Punkte dieser Linie nach der Grenze von Guatemala, ferner vom Hafen von Tuxpam nach der Stadt Mexiko. Gewisse andere Zweiglinien sind ebenfalls erwähnt, doch verfällt die Bauerlaubniss, wenn für dieselben nicht binnen 5 Jahren der Bauplan vorgelegt wird.

Die zu bildende Gesellschaft muss mit den Vorarbeiten, in Abtheilungen von je 25 km, sofort, mit dem Bau binnen 2 Jahren, beginnen und das ganze Netz innerhalb 20 Jahren vollendet haben. Nach Fertigstellung von je 300 km werden die dafür bewilligten Staatsschuldtitel ausgegeben; dieselben sind binnen 25 Jahren einzulösen (zu amortisiren). Innerhalb 3 Jahren müssen mindestens 60 Meilen auf einer der bewilligten Strecken hergestellt und in je 2 folgenden Jahren mindestens 125 Meilen an einer der Linien beendet und eine einmal angefangene Strecke muss binnen 5 Jahren vom Beginn des Baues ab vollendet werden. („Railr. Gaz.") H.

Aegyptische Eisenbahnen.

Das alte Baker'sche Projekt eines Ausbaues der Aegyptischen Eisenbahnen ist nach einer „Times"-Meldung neuerdings durch Herrn Prompt, ein Französisches Mitglied der Eisenbahndirektion, wieder aufgenommen und der Aegyptischen Regierung eingereicht worden. Es soll die Eisenbahn von Girgeh nach Assuan (220 Meilen) fortgesetzt werden, was 600 000 £ kosten würde. Von da aus würde der Nil benutzt, in welchem das Projekt mittelst 22 Schleusen die Katarakte zu überwinden hofft. Der Kostenaufwand dafür ist mit 2 500 000 £ bemessen, weitere 300 000 £ sind für Unvorhergesehenes angenommen, so dass die Gesammtausgabe 3 400 000 £ betragen würde. Das Projekt geht von dem Gedanken aus, dass die Entwickelung des Handels mit dem Sudan die einzige Möglichkeit biete, um die Erträgnisse der Aegyptischen Einnahmen zu heben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 10. Oktober v. J., wonach es bis auf weiteres gestattet wurde, im Verkehr von Oberschlesischen Stationen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch einen Wagen von mehr und einen solchen von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg zu verwenden, wird v o m 20. d. M t s. a b zurückgezogen.

Breslau, den 6. März 1890. (553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. März d. J. wird die Station Schimischow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Cement in Theil II und III Heft 2 des Tarifs für obenbezeichneten Verband aufgenommen.

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Frachtsätze wird von der Güterverwaltung in Schimischow und von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilt.

Breslau, den 6. März 1890. (554)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Im diesseitigen Lokal-Verkehre und im Wechsel-Verkehre mit den Preussischen Staatsbahnen wird vom 1. März d. J. ab die Beförderung von Getreide und Kleie in Wagenladungen auch in u n v e r p a c k t e m Zustande (in loser Schüttung) bis auf weiteres gestattet.

Ueber die weiteren Bedingungen ertheilen die Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 3. März 1890. (555B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlen-Verkehr. Am 15. d. Mts. tritt der Tarifnachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Stationen der neueröffneten Strecken Naumburg-Artern und Ballstädt-Herbsleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, ferner der Linien Oebisfelde-Salzwedel, Baalberge-Cönnern und Gifhorn-Triangel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, der Station Meseritz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und veränderte Frachtsätze für die Stationen Artern, Heldrungen und Oberröblingen a. d. Helme (Dir.-Bez. Erfurt).

Abzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Expeditionen zu erlangen.

Dresden, am 3. März 1890. (556)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. wird die Station Füssen der Lokalbahn Oberdorf b. Biessenhofen-Füssen in die Tarifhefte Nr. 1 und 3 einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 27. Februar 1890. (557)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 15. März d. J. tritt der VIII. Nachtrag zum Heft 2 und der XIV. Nachtrag zum Heft 3 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs in Kraft. Der damit zur Einführung gelangende neue Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben und dergl. gilt auch, soweit im Tarifheft 1 Entfernungen enthalten sind, für die Station Scheidt der Pfalzbahn allgemein, und im Verkehre mit der Station Münster a/St. (Pfalzbahn) bis auf diejenigen Beschränkungen, welche im VIII. Nachtrage zum Heft 2 für einige Reichsbahnstationen vorgesehen sind.

Strassburg, den 25. Februar 1890. (558)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 11. vor. Mts. für die Haltestelle Alten des Eisenb.-Dir.-Bez. Erfurt eingeführten direkten Frachtsätze, welche nach der weiteren Bekanntmachung vom 26. vor. Monats nur für Sendungen von der und bezw. an die „Zuckerraffinerie des Rheinischen Aktienvereins für Zuckerfabrikation in Köln" Gültigkeit haben, kommen erst vom Tage der Eröffnung der genannten Haltestelle an zur Anwendung.

Der Eröffnungstag wird seiner Zeit bekannt gemacht.

Dresden, den 4. März 1890. (559)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Viehverkehr. Am 15. März d. J. treten nachstehend verzeichnete Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und Fohlen in Wagenladungen zwischen Station Neuss des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) einerseits und den Stationen D a h l e n und O s c h a t z der Sächsischen Staatsbahnen andererseits in Kraft:

Zwischen Neuss und	Pferde	Fohlen
	für den Quadratmeter Ladefläche in Mark	
Dahlen	16,10	10,98
Oschatz	16,32	11,18

Dresden, am 3. März 1890. (560)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 15. d. Mts. werden die Stationen Bärenstein bei Weipert und Oberdorf-Beutha in den vorbezeichneten direkten Braunkohlenverkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 3. März 1890. (561)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Die im Heft 1 des Verbandstarifs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4a und b (Wolle) für den Verkehr zwischen Budapest (Oe. U. St. E. G.) und Dresden-Altst., Dresden-Neust. (Leipz. und Schles. Bahnhof) und Dresden-Friedrichst. gelten vom 10. d. Mts. ab auch für den Verkehr zwischen Waitzen (Vácz) und den genannten Sächsischen Stationen.

Dresden, am 5. März 1890. (562)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der im Weichsel-Verband von Danzig nach Kiew für diverse Artikel bestehende Ausnahmetarif vom 1./13. April 1885 tritt mit dem 13./1. August cr. ausser Kraft. Die von diesem Tage ab gültigen, wahrscheinlich erhöhten Frachtsätze werden s. Zt. bekannt gemacht werden.

Die Direktion (563J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Die am 15. Mai 1889 zur Aufhebung gelangten Frachten des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1889 (Heft 2) im Verkehre von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Höngen, Kohlscheid, Morsbach und Würselen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) nach Eysden und Gronsveld, Stationen der Lüttich-Maestrichter Bahn, treten mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wieder in Wirksamkeit.

Köln, den 3. März 1890. (564)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen B a s e l B a d. B a h n h o f und W a l d s h u t einerseits und Stationen der S c h w e i z e r i s c h e n B a h n e n, sowie den D a m p f b o o t s t a t i o n e n des Z ü r i c h s e e s andererseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 3 für die Beförderung von L e b e n s m i t t e l n in b e s c h l e u n i g t e r F r a c h t vom 1. September 1887 ist mit Gültigkeit vom 1. März 1890 der I. N a c h t r a g erschienen.

Derselbe enthält einige Aenderungen und Ergänzungen und kann von dem diesseitigen Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 4. März 1890. (565)
Generaldirektion.

Rheinischer Nachbar-Verkehr. Der im vorbezeichneten Verkehre bestehende Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse wird vom 10. März d. J. ab auf den Verkehr mit den nachträglich aufgenommenen Stationen Birten, Goch, Hassum, Pr.-Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn ausgedehnt.

Köln, den 5. März 1890. (566)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberhessisch-Hessischer Verkehr. Am 1. Mai d. J. tritt bei Berechnung der Frachten nach dem Ausnahmetarif 1 (Holz) im Verkehr zwischen Stationen der Oberhessischen Bahnen und den Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb eine geringe Erhöhung ein, über welche jetzt schon unser Tarifbüreau genaue Auskunft ertheilt.

Giessen, den 3. März 1890. (567)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. erhalten die Besonderen Zusatzbestimmungen zu den Allgemeinen Tarifvorschriften des Thier- etc. Tarifs für den inneren Badischen Verkehr unter III, B. 1, 4 die nachstehende geänderte Fassung:

„4. Für Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Thiere, das Stück nicht über 35 kg schwer."

Karlsruhe, den 5. März 1890. (568)
Generaldirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Möbel aus gebogenem Holz, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holz, roh vorgearbeitet, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen, folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Teschen K. F. N. B. u. K. O. E.	1,59 M
Nach Schönpriesen-Umschlag von Teschen K. F. N. B. u. K. O. E.	1,54 „
Nach Dresden-Elbkai von Teschen K. F. N. B. u. K. O. E.	1,95 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. Februar 1890. (569)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des III. Nachtrages zum Tarife Theil III, 3. Heft, gültig vom 1. Oktober 1887. Zu obgenanntem Tarife tritt am 1. April 1890 ein Nachtrag III in Wirksamkeit, welcher Abänderungen und Ergänzungen von Frachtsätzen, des Kilometerzeigers, der Kürzungs- bezw. Zuschlagstabellen, ferner Abänderungen von Stationsnamen und Aufhebung von Frachtsätzen enthält.

Bis auf weiteres gelangen die in den Zuschlagstabellen unter a eingestellten Beträge zur Anwendung.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. Oe. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 4. März 1890. (570)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Am 15. März 1890 wird zu den für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der im Betriebe der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Arad-Temesvárer Eisenbahn vom 1. September 1887 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) der Nachtrag II in Kraft treten, welcher die Aenderung von Bestimmungen, sowie des Ausnahmetarifes I, und die Aufnahme neuer Ausnahmetarife enthält.

Durch diese Maassregeln werden die volkswirthschaftlich wichtigen Ausnahmetarife der Königl. Ungar. Staatsbahnen grösstentheils auch auf die Linie der Arad-Temesvárer Eisenbahn ausgedehnt, wodurch sich die Frachtsätze für eine grosse Reihe von Artikeln ermässigen.

Die Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 4. März 1890. (571)

Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigsbahn - Hess. Nebenbahnen. Mannheim - Weinheimer Bahn. Zum Gütertarif für den nachbarlichen Verkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Hessischen Nebenbahnen sowie der Mannheim - Weinheimer Bahn andererseits erscheint mit Wirkung vom 1. März d. J. der I. Nachtrag. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, durch welche theilweise auch Frachterhöhungen verursacht werden, welche jedoch erst vom 15. April d. J. zur Anwendung gelangen.

Darmstadt, den 1. März 1890. (572)

Betriebsverwaltung
der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April 1890 werden im Personen- und Gepäckverkehre zwischen der Station Alexandrowo der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Hannover andererseits an Stelle der bisherigen die folgenden theilweise ermässigten Transportsteuer-Beträge für die Russische Bahnstrecke zugleich mit den Beförderungspreisen erhoben:

Für											
eine Fahrkarte, gültig für alle Züge			eine Personenzug-Fahrkarte				eine Rückfahrkarte, gültig für alle Züge			je 10 kg Gepäck-übergewicht	eine Hundekarte
I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		
Mark											
0,08	0,06	0,03	0,06	0,05	0,03	0,02	0,10	0,08	0,03	0,005 mindestens 0,05	0,02
Für eine Kinder-Fahrkarte											
0,04	0,03	0,02	0,03	0,03	0,01	0,01	0,05	0,04	0,02	—	—

Bromberg, den 28. Februar 1890. Königliche Eisenbahndirektion. (573)

3. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Kohlenladekrahnes von 1 000 kg Tragfähigkeit, 1 250 kg Probelast, 3 000 mm Ausladung und 6 250 mm Höhe von Schienen-Oberkante bis Mitte Haken der Lastkette, sowie der Lieferung von 10 Transportwagen (Hunde) mit einem Fassungsraum von 500 kg Kohlen für den Neubau der Kohlenhöfe auf Bahnhof Hoyerswerda.

Termin am 26. März d. J., Vormittags 10 Uhr, im Büreau der Kgl. Eisenbahn-Bauinspektion zu Hoyerswerda.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen können im Geschäftszimmer der Kgl. Eisenbahn - Bauinspektion Hoyerswerda eingesehen und gegen Erlegung von 45 ₰ von hier bezogen werden.

Die mit entsprechender Aufschrift zu versehenden Angebote sind portofrei und versiegelt bis zum festgesetzten Termine einzusenden.

Hoyerswerda, den 5. März 1890. (574)

Kgl. Eisenbahn-Bauinspektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz, betr. Pauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 21. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. März 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Forthbrücke.

Der 4. März 1890 wird ein Gedenktag in der Geschichte des Eisenbahnwesens werden. Er bezeichnet die feierliche Eröffnung, die Inbetriebnahme der stolzesten, grössten Brücke der Welt. Wären wir noch in der Zeit, wo die grossen Schöpfungen der Kunst und Technik in dankbarer Verehrung als Weltwunder gepriesen wurden, so müssten wir die Brücke über den sagenhaften Firth of Forth als Weltwunder bezeichnen. Aber welche technische Leistung kann uns denn heutzutage noch imponiren? Das darf man aussprechen, ohne den Vorwurf der Blasirtheit auf sich zu laden. Wir haben zu viele Fortschritte der modernen Technik gesehen, zollen jedem genialen Erfinder und Schöpfer kühner Bauwerke gern unseren ungetheilten Beifall, vergessen die Verdienste nicht, welche diese sich erworben haben, aber lange aufhalten bei dem Geschaffenen können wir uns nicht. Und wenn dasselbe alles bis dahin Bekannte weit überragt, an Bedeutung in einsamer Grösse dazustehen scheint, so behält es diesen Platz meistens nicht lange, es bleibt nicht an erster Stelle, sondern bildet nur jeweilig die oberste Stufe einer Leiter, auf welcher zu weiteren Verbesserungen emporgestiegen wird. Das liegt im Zuge der Zeit, in den Anschauungen und Lebensbedingungen des 19. Jahrhunderts und jeder grosse Ingenieur, der sein Werk — mitunter die Arbeit eines ganzen Menschenalters — vollendet sieht, wird sich nie sagen, dass er etwas für jeden anderen Unerreichbare geschaffen hat, sondern dass er für die fortschreitende Technik eine sichere Stufe errungen und einen festen Markstein gesetzt hat.

Sehen wir das nicht bei der Forthbrücke? Dieselbe war noch weit in der Montage zurück, als bereits das für die grossen Spannweiten der Forthbrücken eigenthümliche System für den Bau einer Brücke von 250 m lichter Weite über den Indus bei Sukkur verwerthet wurde. Die Pariser Weltausstellung hat uns den Entwurf für eine Ueberbrückung des Kanals zwischen Frankreich und England gebracht. Das ist wieder die Forthbrücke im kleinen oder grossen, wie man's nehmen will. Im kleinen, denn die Spannweite ist geringer, im grossen, denn die Kanalbrücke wird über 35 km Länge haben. Die Erbauer der Forthbrücke geniessen die Genugthuung, etwas Nachahmungswürdiges geschaffen und zuerst gezeigt zu haben, wie man bis dahin für unmöglich gehaltene Spannweiten überbrücken kann. Dieses Verdienst ist unvergänglich und wird in der Geschichte der Technik mit Lapidarschrift vermerkt werden. Aber das geschaffene Bauwerk selbst wird kaum den ersten Platz behalten. In 10 Jahren wird nach den bisherigen Erfahrungen an irgend einer anderen Stelle der Erde die grösste Brücke der Welt errichtet werden.

Das epochemachende Ereigniss der Inbetriebnahme dieser gewaltigen Brücke ist überall gewürdigt. Die Männer, die im Kampfe mit den Elementen sowohl als in der Schlacht der Geister Sieger geblieben sind und der Wissenschaft einen neuen Zweig zum Lorbeerkranz gewunden haben, haben in ihrem Vaterlande die Anerkennung gefunden, welche sie verdienen und diese ist an höchster Stelle dadurch zum Ausdruck gebracht

worden, dass Baronets- und Ritterwürden verliehen wurden. Darüber wird jeder Techniker sich freuen. Wer von uns hat nicht erlebt, dass bei ähnlichen Ereignissen, sei es der Eröffnung einer Eisenbahn, der Bauvollendung eines Tunnels, der Techniker kaum gedacht wurde, vielmehr die Verdienste an der glücklichen Vollendung eines grossen Werkes einerseits den Finanzbaronen, andererseits den Lokalbehörden zugeschoben wurden, Leuten, die kaum ein Verständniss für die Sache hatten und erst auf der Bildfläche erschienen, als es zum Zweckessen ging.

Wir erfahren aus den politischen Zeitungen, dass ungeachtet der kalten und stürmischen Witterung am 4. März beide Ufer des Forth mit Schaulustigen von nah und fern besetzt waren. Tausende von eingeladenen Gästen standen auf der Brücke selbst, darunter die hervorragendsten Fachleute aus allen Ländern Europas. Als Vertreter der Königin traf der Prinz von Wales um 11 Uhr Vormittags am südlichen Ufer des Forth mittelst Sonderzuges ein, fuhr mit Gefolge und Gästen über die Brücke, welche von den Matrosen und Seesoldaten des gewaltigen Thurmschiffes „Devastation" besetzt war. Am Nordende wurde die Brücke verlassen, ein Dampfboot bestiegen und den Gästen das genussreiche Schauspiel geboten, welches die Betrachtung der Brücke vom Wasser aus gewährt. Nach diesem Abstecher auf den Firth wurde die Rückfahrt über die Brücke angetreten und hier der letzte Handschlag an dem grossen Werk verrichtet, indem der Prinz die letzte Niete mittelst des beim Brückenbau eingeführten hydraulischen Verfahrens eintrieb. Die Brücke war eröffnet.

Wir können uns an dieser Stelle eine nähere Beschreibung des Bauwerkes ersparen. Es ist unsern Lesern bekannt und technische Einzelheiten vorzuführen, bleibt eine undankbare und zwecklose Aufgabe, wenn darüber von berufenster Seite an anderer Stelle schon berichtet worden ist. Wir wollen uns damit begnügen, in grossen Zügen die dem Bauwerk eigenthümlichen Eigenschaften vorzuführen, sei es auch nur, um das Gedächtniss aufzufrischen.

Was man aus Eisen bauen kann, wie bei Verwendung dieses Materials alle bisher bekannten grössten Abmessungen überschritten werden, hat erst die letzte Ausstellung in Paris am Eiffelthurme gezeigt. Ein Thurm von 300 m Höhe und nunmehr die Forthbrücke, eine Brücke mit zwei grössten Oeffnungen von 521 m Spannweite (d. i. eine Länge, wie der vornehme Theil der Wilhelmstrasse Berlins zwischen Vossstrasse und Unter den Linden) beweisen, dass das Eisen Ausführungen ermöglicht, an welche früher die kühnste Phantasie kaum zu denken wagte.

Der Spannweite entsprechend ist auch die Höhe der Träger am höchsten Punkt. Sie beträgt über 100 m, überragt also noch die Kuppelspitze der Peterskirche in Rom und erreicht fast die Höhe der Cheopspyramide. Die Durchflussöffnungen haben über 40 m Höhe über Hochwasser, die grössten Seeschiffe können also ungehindert passiren.

Die Brücke hat mit Einschluss der durch Gitterträger überspannten Fluthöffnungen etwa 2 550 m Länge und zehn Mal soviel als der Eiffelthurm, nämlich 40 Millionen Mark gekostet. Das macht für das laufende Meter etwa 15 700 *M.* Dieselbe Länge der Berliner Stadtbahn kostet 6 000 *M.* und wenn man diese beiden Zahlenwerthe behalten kann und die Stadtbahn kennt, so wird man auch mittelbar eine Anschauung von der Bedeutung des grossen Werkes der Forthbrücke vor Augen haben.

Da, wo jetzt die Brücke sich erhebt, war vordem die Dampffähre von Queensferry. Der Forthbusen ist hier durch zwei Ufervorsprünge eingeengt. Diese enge Wasserstrasse und der Umstand, dass mitten in derselben die kleine Felseninsel Garvie sich erhebt, war für die Linienführung bestimmend. Die Insel gab den gewiesenen Punkt für einen Zwischenpfeiler. Weite Spannweiten von der Insel nach den beiderseitigen Ufern wurden nothwendig; denn der Baugrund im Meere war schlecht und tief — bis 60 m.

Vier mächtige Eisenbahngesellschaften sind bei dem Bau der Brücke betheiligt. Sie verdankt ihre Entstehung dem Interessenkampf. Bei der zerrissenen Form der Schottischen Küste werden die Eisenbahnverwaltungen mehr als einmal vor die Frage gestellt, ob sie die tief einschneidenden Meerbusen überbrücken wollen. Wer die kürzeste Verbindung zwischen den einzelnen Verkehrscentren besitzt, beherrscht den Verkehr und hat im Wettbewerb gesiegt. Die Thatkraft der Englischen Geschäftswelt verdient dabei volle Anerkennung. Es war nichts Geringes, den Entschluss zur Ausführung der Ueberbrückung über einen Meeresarm zu fassen, nachdem erst kurze Zeit vorher so wenig ermuthigende Erfahrungen mit derartigen Brücken gemacht worden waren.

Am Abend des 28. Dezember 1879 war die Brücke über den Firth of Tay während eines heftigen Sturmes zur Zeit der Ueberfahrt eines Personenzuges eingestürzt. „No body was saved" meldeten die Zeitungen. Die Brücke war noch nen, hatte nur eine anderthalbjährige Betriebsdauer hinter sich. Sie war von hervorragenden Fachleuten gebaut, galt als ein solides Bauwerk und der Sturm in einer Nacht hatte sie hinweggefegt! Das musste abschrecken. Aber dieser Schrecken hatte keine nachhaltige Wirkung. So wenig der Untergang von Schiffen auf einer Wasserstrasse Veranlassung geben kann, den Verkehr abzuschwächen oder gar einzustellen, so wenig konnte die Vernichtung der Taybrücke dahin führen, mit dem Bau solcher Brücken aufzuhören. Das traurige Unglück war eine Mahnung zur Vorsicht. Man hatte gesehen, dass ein Winddruck in Rechnung gezogen werden muss, der alle bis dahin als richtig angenommenen Zahlenwerthe weit überstieg. Diese Erfahrungen wurden sowohl bei dem Neubau der Taybrücke als bei dem Bau der Forthbrücke voll verwerthet.

Die Forthbrücke ist nach dem Cantileversystem gebaut, dem System der Träger mit freischwebenden Stützpunkten. Die Englischen Ingenieure glaubten bei Einführung dieses Systemes, welches sich mehr als jedes andere für grosse Spannweiten eignet, auf die in China und Tybet vorgefundenen alten Holzbrücken hinweisen zu sollen. Augenscheinlich haben sie die Konsolbrücken nach dem System unseres Landsmannes Gerber nicht gekannt. Auf diesen Umstand weist auch Herr Regierungs- und Baurath Housselle in seinem, die Brücke betreffenden Vortrage, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde am 8. November 1887, hin. Der Konstruktionsgedanke der Forthbrücke erscheint als das geistige Eigenthum unseres Landsmannes Gerber.

Bei der Forthbrücke kommt der seltene Fall vor, dass das Gewicht der beweglichen Last nur wenig Einfluss hat, vielmehr die Anordnung des eisernen Ueberbaues vorwiegend nach dem Gesichtspunkte bemessen werden muss, gegen den Winddruck widerstandsfähig zu sein. Die Probebelastung der Brücke geschah durch 4 Lokomotiven und 120 beladene Kohlenwagen im Gesammtgewicht von etwa 2000 t. Dieses Gewicht macht aber nur den vierten Theil des Winddruckes aus, der auf das betreffende Brückenfeld entfällt. Die Bauverwaltung hat die sorgfältigsten Vorkehrungen getroffen, um richtige Zahlenwerthe für den Winddruck zu finden. Auf der Insel Garvie wurden Windmesser aufgestellt und bei einem heftigen Sturme im Jahre 1884 zeigte der kleinere einen Winddruck von 317 kg, der grössere 171 kg auf das Quadratmeter. Diese abweichenden Zahlenwerthe lassen den Werth der getroffenen Messeinrichtungen sehr zweifelhaft erscheinen und wir wollen hoffen, dass der bei Berechnung der Eisenkonstruktion angenommene höchste Winddruck von 273 kg auf 1 qm sich als ausreichend erweisen möge. Bei diesem Winddruck ist das Maass der seitlichen Pressung auf das Brückenfeld rechnungsmässig 7 900 t. Von der Gewalt des Sturmes an der Schottischen Küste kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man bedenkt, dass in Deutschland der Winddruck nicht höher als mit 125 kg für 1 qm in Rechnung gezogen wird. Wie untergeordnet ferner das Gewicht der beweglichen Last bei der statischen Berechnung erscheint, erhellt noch aus dem Um-

stande, dass das Gewicht des Ueberbaues der einen grossen, 521 m weiten Oeffnung nicht weniger als 16 000 t beträgt.

Um dem Winddruck zu widerstehen, sind die Säulen des Pfeileraufbaues quer zur Brückenrichtung unten 36,6 m, oben nur 10,0 m von Mitte zu Mitte von einander entfernt. Einen imposanten Eindruck gewähren die unteren Gurtungen der Konsolträger, welche einen Gesammtdruck von 6 324 t auszuhalten haben. Das entspricht dem Gewicht eines der grössten transatlantischen Dampfer mit voller Ladung.

Man sollte meinen, dass bei einer solchen Brücke jeder Anhalt fehlen müsste, um annähernd vorher das Gewicht des eisernen Ueberbaues veranschlagen zu können. Das trifft aber nicht zu. Die von Schwedler aufgestellte, für Brücken von 10 bis 100 m Spannweite anwendbare Formel zur Berechnung des Eigengewichtes stimmt auch hinreichend genau für die Forthbrücke.

Nach Schwedler ist das Gewicht pro Geleis und laufendes Meter $= 8 + 0{,}6\,l$, worin l die lichte Weite bedeutet. Der Zahlenwerth ergiebt Centner. Bei der zweigeleisigen Forthbrücke ist $l = 521$ und das Gewicht für das Brückenfeld nach obiger Formel 16 872 t, gegen 16 000 in Wirklichkeit, gewiss eine ausreichend genaue Schätzung.

An dem Riesenbauwerk sind gegen 4 000 Arbeiter thätig gewesen. Zahllose Maschinen wurden angewendet, da alles mit Ausnahme des Walzens der Platten an Ort und Stelle gemacht wurde. Jeder grosse Bau fordert Opfer und so sind auch bei diesem Tödtungen und Verletzungen nicht ausgeblieben.

Das darf bei dem Arbeiten in schwindelnder Höhe in Wind und Wetter nicht Wunder nehmen. Die Verunglückten sind wie der Soldat auf dem Felde der Ehre geblieben. Friede ihrer Asche, den Ueberlebenden aber ein fröhliches Glückauf. Jeder, der an der Vollendung dieser Brücke mitgewirkt hat, wird an dem Tage der glücklichen Betriebseröffnung von erhebendem Bewusstsein getragen worden sein und diesen Tag als eine Erinnerung für das ganze Leben hoch halten. Kolle.

Unsere Schnellzüge.

Die Bemerkungen, welche wir in Nr. 18 S. 175 vor. Jahrg. d. Ztg. unter obiger Aufschrift machten, haben bald bei den Verhandlungen des Preussischen Abgeordnetenhauses über den Eisenbahnetat (vergl. Nr. 24 S. 251 vor. Jahrg. d. Ztg.) eine willkommene Ergänzung und Bekräftigung gefunden. So äusserte u. a. der Abgeordnete Simon, selbst Eisenbahnfachmann, „die Einrichtung der Schnellzüge sollte mehr gefördert werden, sowohl durch Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit, als durch Verminderung der Haltestellen", worauf der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erwiderte: „Es ist unser Wunsch, einige raschere Züge einzuführen, der allerdings nur dadurch erreicht werden kann, dass man nicht so oft hält. Wir können die Züge nicht so rasch fahren, wenn wir noch andere als ganz unvermeidliche Hauptstationen berühren." Wir freuen uns, dass hiermit von maassgebendster Stelle der Grundsatz ausgesprochen ist, nach welchem unsere Schnellzüge verbessert werden müssen; wir freuen uns, dass den Worten auch die That gefolgt ist und dürfen wohl zuversichtlich hoffen, dass es hiernach gelingen wird, den Krebsschaden unserer Schnellzüge ganz zu beseitigen. Die seit vorigen Sommer eingeführten neuen Schnellzüge Berlin-Frankfurt, welche gegenüber den bisherigen eine Fahrtverkürzung von 3 Stunden aufweisen, halten während der neunstündigen Fahrzeit nur an 6 Stationen und bieten somit einen Musterschnellzug. Die anderen Schnellzüge Frankfurt-Cassel-Nordhausen-Berlin halten dagegen 3 Mal, diejenigen über Bebra-Thüringen 4 Mal so oft, also an 18 bezw. 24 Stationen. Auf der rechtsrheinischen Strecke Frankfurt-Köln fährt seit 1. Oktober v. J. ein Schnellzug in $3^3/_4$ Stunden, ist also der weitaus schnellste der beiden Rheinlinien, hält aber doch noch 7 Mal, während die anderen rechts- und linksrheinischen Schnellzüge Frankfurt-Köln 9 Mal und öfter halten, dafür aber auch $4^1/_2$—5 Stunden Fahrzeit brauchen. Unseres Erachtens lassen sich die Aufenthalte auf 4—5 einschränken und könnte dann ein besonders schneller Zug in $3^1/_2$ Stunden gefahren werden.

Andere wichtige Verbesserungen in den Schnellzugverbindungen zeigen die Fahrpläne Berlin-Breslau — jetzt Nachmittagsschnellzug in $5^1/_2$ Stunden mit 5 Haltepunkten, früher $6^3/_4$ Stunden und 24 Stationen —, Berlin-Hamburg, Berlin-München, Wien-Passau-Frankfurt-Köln-Vlissingen, und es stehen weitere zahlreiche Verbesserungen für den Sommerfahrplan in Aussicht, u. a. Berlin-Ostpreussen, Berlin-Köln, Köln-Cassel-Thüringen, Hamburg-Frankfurt, Frankfurt-Berlin, Frankfurt-Basel usw., alle im wesentlichen bedingt durch Kürzung der Aufenthalte und Verminderung der Haltepunkte. Dem gegenüber mag allerdings auch darauf hingewiesen werden, dass man jetzt z. B. in weniger als 4 Stunden von Frankfurt nach Köln fährt, für die um etwa 20 km kürzere Strecke Frankfurt-Stuttgart aber mindestens 5 Stunden braucht, dass Frankfurt-Berlin in 9 Stunden, die etwa 140 km kürzere Strecke Frankfurt-München auch nur in derselben Zeit zurückgelegt wird.

Ein weiterer Hemmschuh für unsere Schnellzüge neben dem oftmaligen Halten sind die allzu zahlreichen und auf zu grosse Entfernungen mitgeführten „Durchgangswagen" und die Postwagen. Während die Bahnverwaltungen die ersteren selbst in angemessener Weise beschränken können, ist der Postwagen gesetzlich geschützt, denn Art. 2 des Eisenbahn-Postgesetzes bestimmt: „Mit jedem für den regelmässigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung ein von dieser gestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern." Diese Bestimmung kann für schnellfahrende und daher aus wenigen Wagen zu bildende Züge sehr lästig werden; der Postwagen schliesst einen Personenwagen mit 20 und mehr Reisende aus. So lange das Gesetz besteht, darf hier wohl auf billiges Entgegenkommen der Postverwaltung gerechnet werden. Im allgemeinen berechtigt ein Rückblick auf die Gestaltung unserer Schnellzüge seit Jahresfrist zu der Hoffnung, dass sich mehr und mehr Geschwindigkeit und Annehmlichkeit des Reisens erhöhen werden bei Festhaltung des Grundsatzes: die Schnellzüge dem Durchgangsverkehr!

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von Strecken von bezw. zu den Vereins-Bahnstrecken. Mit dem 1. April d. J. wird der Betrieb der bisher der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellten, 12,6 km langen Strecke Sorau-Sagan auf die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt übergehen. Die vorbezeichnete Strecke wird daher — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — mit Wirkung vom 1. April d. J. ab den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt zugerechnet werden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der X. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat zum Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) den II. Nachtrag herausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 971 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1008 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die von den Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen an die Annahme des Vereins-Wagenübereinkommens geknüpften Vorbehalte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1082 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1085 vom 4 d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1087 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Verwaltungen der Belgischen Staatseisenbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend die Einrichtung der Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1088 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Veränderung in der Betriebsleitung der Strecken der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1090 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in Frankreich (abgesandt 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Abgeordnetenhause.

Die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend Abänderungen der gesetzlichen Bestimmungen über die Zuständigkeiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers für Handel und Gewerbe (siehe Nr. 19 S. 207 d. Ztg.) fand am 7. d. Mts. statt.

Zunächst theilen wir noch aus der Begründung des genannten Gesetzentwurfs folgendes mit:

Schon als im Jahre 1878 eine Verminderung des sehr angewachsenen Geschäftsumfanges des damaligen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten als nothwendig erkannt wurde, kam zur Erwägung, ob nicht auch das Berg-, Hütten- und Salinenwesen von dem genannten Ministerium zu trennen sein möchte. Es bestand kein Zweifel darüber, dass zwingende innere Gründe für die Vereinigung des Bergwesens mit den zum Ministerium der öffentlichen Arbeiten vereinigten Verwaltungen des Eisenbahn- und Bauwesens nicht beständen; lediglich äussere Gründe, welche insbesondere der damaligen Geschäftslage der für die Zulegung der Berg- usw. Verwaltung etwa in Betracht kommenden anderen Ministerien entnommen wurden, boten Anlass, die letztere Verwaltung bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten einstweilen zu belassen.

Insbesondere fand die Auffassung keinen Widerspruch, dass an sich die Verwaltung des Bergwesens mit dem neu zu bildenden Ministerium für Handel und Gewerbe zweckmässig vereinigt gedacht werden könne.

Nachdem nunmehr für das Ministerium für Handel und Gewerbe ein besonderer Minister ernannt worden, konnte die Trennung des Berg- usw. Wesens von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und die Vereinigung desselben mit dem Ministerium für Handel und Gewerbe erneut ins Auge gefasst werden.

Diese Maassregel empfiehlt sich zunächst aus dem Gesichtspunkte einer zweckmässigen Erweiterung des Geschäftsumfanges des Ministeriums für Handel und Gewerbe, für welches ein grösserer Wirkungskreis sehr erwünscht, während dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten auch nach Abtrennung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens noch ein sehr grosser, seinem Umfange nach von keinem anderen Ressort erreichter Geschäftskreis verbleibt.

Von diesen mehr äusserlichen geschäftlichen Rücksichten abgesehen, spricht aber auch die innere, materielle Verwandtschaft der Aufgaben beider Ressorts für ihre Vereinigung in einer Hand.

Für die Verwaltung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens beruht der Schwerpunkt allerdings in der Administration und dem Betriebe ausgedehnter staatlicher Bergwerke, Hütten und Salinen. Daneben liegt ihr aber auch nach Maassgabe des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 die Wahrung der staatlichen Berghoheit, insbesondere die polizeiliche Aufsicht dem Privatbergbau gegenüber ob, und namentlich in dieser letzteren Beziehung tritt die Verwandtschaft ihrer Aufgaben mit der Verwaltung von Handel und Gewerbe hervor. Denn die Interessen des Bergbaues unterliegen, seitdem er fast ausschliesslich in der Form hochorganisirten Grossbetriebes auftritt und vorzugsweise das Grosskapital in demselben Anlage gesucht hat, im wesentlichen denselben wirthschaftlichen Gesetzen und Beeinflussungen, wie der Betrieb von Handel und Gewerbe überhaupt.

Andererseits bildet aber der ungestörte Fortgang der Bergwerksindustrie die nothwendige Voraussetzung für den Bestand und die Entwickelung aller anderen Zweige gewerblicher Thätigkeit. Gerade in jüngster Zeit ist dieser Zusammenhang der Interessen besonders bemerklich geworden aus Anlass der Bewegungen in den Kreisen der gewerblichen Arbeiter; zugleich hat sich aber dabei auch der Nachtheil der seitherigen Vertheilung der Fürsorge für diese Interessen unter verschiedene Ressorts der Staatsverwaltung fühlbar gemacht. Ihren Ausgang haben die gedachten Bewegungen zwar vorzugsweise aus den Kreisen der Bergarbeiter genommen; nach Lage der gesetzlichen Bestimmungen steht aber dem Ressort der Bergverwaltung, insbesondere dem Privatbergbau gegenüber, auf die Regelung der Arbeiterverhältnisse nur eine sehr beschränkte Einwirkung in mehr polizeilicher Beziehung zu, während diese Verhältnisse in anderen Beziehungen dem Geschäftsbereich der Verwaltung für Handel und Gewerbe zufallen. Es ist daher bisher schon ein Zusammenarbeiten beider Ressorts in allen bezuglichen wichtigen Fragen unvermeidlich gewesen; die Vereinigung der hierbei gestellten hochwichtigen Aufgaben in einer Hand wird sich aber unzweifelhaft der Lösung derselben in hohem Grade förderlich erweisen.

Wenn die letztgedachten Erwägungen vorzugsweise allerdings nur der Zuweisung der staatlichen Oberaufsicht über den Privatbergbau an das Ressort für Handel und Gewerbe das Wort reden, so musste doch der enge, persönliche und sachliche Zusammenhang dieses Zweiges der bergbehördlichen Thätigkeit mit der Verwaltung der Staatsbergwerke, insbesondere aber die Unerlässlichkeit, die Arbeiterverhältnisse auf den staatlichen und den privaten Gruben nach einheitlichen Gesichtspunkten sich mehr anzunähern, dazu führen, die gesammte Verwaltung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens auf das Ressort für Handel und Gewerbe zu übertragen, dem mit den staatlichen Grubenverwaltungen auch ein praktisches Versuchsfeld gewonnen wird.

Eine Nachweisung sämmtlicher, durch die in Rede stehende Ressortveränderung berührter Spezialgesetze ist zur Uebersicht dem Gesetzentwurf beigefügt.

Aus der Berathung des Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause theilen wir folgendes mit:

Abg. Richter führte aus, dass die Bergwerksverwaltung viel mehr mit dem Eisenbahn- als mit dem Handelsministerium Verbindung habe. Die Arbeiterfrage könne auch nicht für die Zutheilung des Bergwerkswesens an das Handelsministerium maassgebend sein, da das Eisenbahnministerium wohl am meisten von allen Verwaltungszweigen Arbeiter beschäftige. Die Kleinheit des jetzigen Ressorts des Handelsministeriums könne noch weniger entscheiden. Im Jahre 1879 sei die Loslösung des Handelswesens vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten aus bestimmten Gründen erfolgt; der Reichskanzler habe damals gesagt, es gebe keinen Preussischen, sondern nur einen Deutschen Handel; die Personalunion zwischen dem Handelsminister und dem Reichskanzler bezw. dem Staatssekretär des Innern habe die Verwaltung erleichtern und vereinfachen sollen. Davon sei heute mit keiner Silbe mehr die Rede. Die Maassnahme sei nur aus der augenblicklichen politischen Situation erklärlich. Die zu erwartende Umgestaltung der obersten Reichsbehörden gebiete Vorsicht, da jede Aenderung der Organisation der Reichsbehörden auf die Preussischen Ministerien zurückwirke. Es empfehle sich deshalb, heute nicht in die zweite Lesung einzutreten, sondern den Gesetzentwurf einer Kommission von 14 Mitgliedern zu überweisen, in welcher vielleicht Auskunft über die Absichten der Regierung bezüglich der Reichsämter zu erhalten wäre.

Abg. Dr. Schultz (Bochum) begrüsste die Vorlage als im Interesse der bergbautreibenden Kreise mit Freuden. Bei dem natürlichen Widerstreit zwischen dem Bergwesen und der Eisenbahnverwaltung sei es allein dem grossen Gerechtigkeitssinn des jetzigen Ministers der öffentlichen Arbeiten zu verdanken, wenn kein Konflikt ausgebrochen sei.

Abg. von Kröcher erklärte sich namens der Konservativen mit dem Gesetzentwurf einverstanden. Eine Kommissionsberathung sei nicht nothwendig.

Der Antrag Richter auf Kommissionsberathung wurde abgelehnt und der Gesetzentwurf in erster und zweiter Lesung, in welcher nur der Abg. Richter eine kurze Bemerkung machte, unverändert angenommen.

Einnahmen der Staatsbahnverwaltung.

Während in den ersten 9 Monaten des laufenden Etatsjahres die Einnahmen der Staatsbahnverwaltung gegen das Vorjahr durchschnittlich nahezu 6 Millionen Mark im Monat betrugen, haben sie im Monat Januar sich auf 3,8 Millionen ermässigt. Dieser Rückgang der Mehreinnahmen, so schreiben die „Berl. Pol. Nachr.“, darf insofern als ein zufälliger und vorübergehender nicht angesehen werden, als schon die Betriebsergebnisse der letzten unmittelbar vorangehenden Monate eine rückläufige Bewegung der Einnahmen zeigen. Man wird daher in der Annahme nicht fehl gehen, dass der Gesammtbetrag der Mehreinnahme der Eisenbahnverwaltung gegenüber

dem Vorjahre jene Höhe entfernt nicht erreichen wird, auf welche auf Grund der Betriebsergebnisse früherer Abschnitte des Rechnungsjahres vielfach gerechnet ist. Wenn in ähnlicher Weise mehrfach behauptet worden ist, dass die von dem Herrn Finanzminister am 16. Januar d. J. unter aller Reserve gegebene Schätzung der Mehrüberschüsse der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Etatsansatz hinter der Wirklichkeit zurückbleibe, so darf schon jetzt mit Bestimmtheit angenommen werden, dass der dort angegebene Betrag des Ueberschusses mit rund 37 Millionen Mark nicht überschritten, vielleicht selbst nicht ganz erreicht werden wird. Diese Perspektive enthält eine nicht misszuverstehende Mahnung nach zwei Richtungen. Sie mahnt zu einer pfleglichen Behandlung der Einnahmen und nicht minder dringlich zur äussersten Vorsicht gegenüber der Neigung, auf die wechselnden Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung dauernde Mehrausgaben zu gründen.

Hessische Ludwigsbahn.

Aus Darmstadt wird der „Fr. Ztg.“ geschrieben: „Wie wir erfahren, hat der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn der Grossherzoglich Hessischen Regierung Vorschläge über die Herstellung und den Betrieb der von der Regierung den Ständekammern vorgeschlagenen Nebenbahnen in den Provinzen Starkenburg und Rheinhessen gemacht, wonach die Gesellschaft den Bau und Betrieb der sämmtlichen Nebenbahnen gegen Gewährung einer mässigen Landessubvention übernehmen will, wie solche bereits in dem Nebenbahngesetz vorgesehen ist. Es handelt sich um eine Reihe von Linien mit zusammen etwa 130 km, deren Herstellungskosten s. Z. in der Regierungsvorlage mit etwa 5 Millionen Mark vorgesehen waren. Da die projektirten Nebenbahnen zum Theil transversale Verbindungslinien, zum Theil Anschlusslinien an die im Besitze der Hessischen Ludwigsbahn befindlichen Hauptbahnen sind und daher überall in Abhängigkeit von diesen Linien stehen, so erscheint der Vorschlag der Gesellschaft als ein sehr beachtenswerther und zweckmässiger, welcher die Ergänzung des Systems der Nebenbahnen wesentlich zu erleichtern und zu fördern geeignet ist. Zugleich hat sich die Gesellschaft bereit erklärt, die zu erbauenden Nebenbahnen später zu den Selbstkosten, abzüglich der Subvention, an den Staat abzutreten, sofern die Hauptlinien von demselben erworben werden sollten.“

Holländische Bahnverbindung mit Herzogenrath.

Aus Aachen wird der „Köln. Ztg.“ berichtet, dass die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung einer Eisenbahnverbindung zwischen Sittard und Herzogenrath nicht abgeneigt sei. Der Holländische Unternehmer wird voraussichtlich auch zum Bau der Bahn auf Preussischem Gebiet zugelassen werden, sofern er sich über den Besitz der nöthigen Geldmittel ausweisen kann und verschiedene Vorarbeiten namentlich in Bezug auf den Anschluss an den Bahnhof Herzogenrath rechtzeitig in Vorlage bringt. Bekanntlich wird seitens der Kohlengruben bei Alsdorf usw. Werth auf diese neue, wesentlich kürzere Verbindung mit Holland gelegt.

Eyach-Stetten.

Einem in Haigerloch zusammengetretenen Komitee ist zu Händen des Inspektors Bender daselbst die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Eyach über Haigerloch nach Stetten bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Niederpöllnitz-Münchenbernsdorf.

Dem Weimarischen Landtage ist eine Vorlage zugegangen, betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Niederpöllnitz (Station der Linie Gera-Saalfeld) nach Münchenbernsdorf, welche von der Preussischen Regierung gebaut und in Betrieb genommen werden soll. Der Weimarische Staat hat den Grund und Boden zu beschaffen und überdies einen nicht rückzahlbaren Zuschuss von 10 000 *M.* für das Kilometer zu den Baukosten zu leisten, d. h. insgesammt 198 000 *M.*, von dem wiederum die Gemeinde Münchenbernsdorf 30 000 *M.* übernimmt. Die bisherigen Bemühungen, dem gewerbthätigen Orte Münchenbernsdorf eine Schienenverbindung nach Töppeln oder nach Wolfsgefährt zu verschaffen, blieben resultatlos, so dass man diesseits Preussen zu bestimmen suchte, die beschlossene Linie Blankenstein-Triptis über Münchenbernsdorf nach Gera auszubauen. Dies wurde rund abgelehnt; indessen erklärte man sich in Berlin bereit, entweder die 13½ km lange Linie Gera-Münchenbernsdorf oder die 9 km lange Linie Niederpöllnitz-Münchenbernsdorf bei unentgeltlicher Hergabe des Areals und Leistung eines angemessenen Baarzuschusses herzustellen. Zwar gab man in Münchenbernsdorf selbst der direkten Verbindung mit Gera den Vorzug, aber Reuss j. L. — dessen Gebiet die Bahn zum bei weitem grössten Theile durchschneiden würde — und die Stadt Gera verstanden sich zur Uebernahme von kaum mehr als einem Fünftel der Preussischerseits verlangten Leistung, und da schliesslich die Gemeinde Münchenbernsdorf auch die Linie nach Niederpöllnitz acceptirte, auch das gewerbliche Bedürfniss des Ortes damit befriedigt wird, so beschloss die Weimarische Staatsregierung die hier in Rede stehende Vorlage.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. März 1890 sind die an der Strecke Halle-Münden gelegenen Haltepunkte Grosswerther zwischen Nordhausen und Wolkramshausen und Wansleben zwischen Teutschenthal und Oberröblingen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Am 13. d. Mts. erfolgt die Uebergabe der Bahn an den Staat. Die Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn leitet auch die Liquidation der alten Wismar-Rostocker Gesellschaft.

Kohlenverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen.

Nach den Meldungen der Wagenämter sind dem Vernehmen nach aus dem Ruhrbezirk im Februar d. J. 245 673 Wagen Steinkohlen und Koks oder 8,2% mehr als im Februar 1889 versandt. Aus dem Oberschlesischen Bezirk wurden 100 166 Wagen abgefahren oder 30,8% mehr als im Februar 1889.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 15. bis 28 Februar d. J. täglich im Durchschnitt abgefahren 266 Wagenladungen gegen 236 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Februarhälfte 2 933 Wagenladungen gegen 2 593 Wagenladungen in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Niederwaldbahn.

Dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1889 entnehmen wir folgendes: Die Auflösung der Assmannshausen-Niederwaldbahn-Gesellschaft ist nunmehr herbeigeführt und deren gesammter Besitzstand von der Niederwaldbahn-Gesellschaft übernommen worden. Da die letztere als alleinige Inhaberin des Aktienkapitals der Assmannshauser Gesellschaft schon bisher den Betrieb dieser Gesellschaft führte, so tritt durch die Auflösung der letzteren eine wesentliche Aenderung der thatsächlichen Verhältnisse nicht ein. In 1889 wurden auf der Rüdesheimer Linie 164 250 Personen (gegen 161 137 in 1888) und auf der Assmannshauser Linie 36 406 (36 916) Personen, zusammen also 200 656 (198 053) Personen befördert. Die Einnahmen aus diesem Verkehr betragen 135 303 (133 834) *M.*, die Ausgaben dagegen 68 086 (67 625) *M.* Den Ersparnissen im Betriebe stehen gegenüber Mehrausgaben an Steuern infolge verspäteter Einschätzung für 1888/89, erhöhte Kosten für Feuerungsmaterial infolge der Kohlenstrikes, sowie die einmalige Ausgabe der im Prozess Morr zu leistenden Entschädigung. Der Betriebsüberschuss einschl. der Zinsen und des Vortrages aus 1888 (456 *M.*) stellt sich auf 70 314 (69 456) *M.*, so dass nach Abzug von 29 250 *M.* Obligationenzinsen ein Reingewinn von 41 064 *M.* verbleibt. Hieraus erfolgt laut Generalversammlungsbeschluss die Vertheilung einer Dividende von 2½%.

Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Die am 4. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, sowie die damit verbundenen Berichte über Bilanz und Gewinn- und Verlustkonto. Aus dem Geschäftsbetriebe hat sich ein Gewinn von 125 204 *M.* ergeben, wovon 120 000 *M.* als Dividende vertheilt werden können. Die hieraufhin vom Verwaltungsrath vorgeschlagene Dividende von 10% = 50 *M.* für die Aktie wurde von der Generalversammlung genehmigt.

Mecklenburgische Strasseneisenbahn.

Laut Geschäftsbericht betrugen in 1889 die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr 44 690 *M.*, gegen 1888 2 972 *M.* mehr. Die Ausgaben erforderten für Fourage 2 100 *M.* mehr, und ferner mussten 2 500 *M.* nachträglich aus 1888 für Dämmung, Reparaturen usw. gezahlt werden. Auf Bahnbaukonto, Immobilien-, Wagen-, Pferde- und Inventarienkonto wurden 8 024 *M.* abgeschrieben, welche dem Abschreibungs- und Erneuerungskonto entnommen sind. Der Gewinnsaldo beträgt 2 972 *M.* Dieselben sollen dem letzterwähnten Konto überschrieben werden, so dass dasselbe in einer Höhe von 18 477 *M.* von Bestand bleibt.

Stettiner Strasseneisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1889 betrugen die Einnahmen 384 245 ℳ (mehr 27 045 ℳ). Befördert wurden 3 076 631 Personen und dafür 363 167 ℳ vereinnahmt. Die durchschnittliche Tageseinnahme stellte sich auf 1 052,73 ℳ gegen 975,96 ℳ in 1888. Der Pferdebestand betrug zu Anfang des Jahres 177 zu Buch stehend mit 146 372 ℳ; am 31. Dezember 1889 waren 177 Stück mit 159 707 ℳ Werth vorhanden. Nach Abschreibungen von 19 007 ℳ bleibt das Pferdekonto mit 140 700 ℳ belastet. Die Fouragekosten betrugen 112 306 ℳ, der Durchschnittspreis der Ration für den Tag hob sich auf 1,71 ℳ (1888 1,40 ℳ). Von dem Reingewinn in Höhe von 26 666 ℳ gehen 5% zum Reservefonds mit 1 333 ℳ, an Tantiemen gelangen 1 333 ℳ zur Vertheilung, so dass 24 000 ℳ zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben, welche die Vertheilung von nur 2% Dividende gestatten.

Betriebsergebnisse Belgischer Eisenbahnen im Jahre 1888.

Grosse Belgische Centralbahn.

Dem Betriebe der Grossen Belgischen Centralbahn waren am Schlusse des Jahres 1888 611 km unterstellt, von welchen jedoch nur 589 km dem Personenverkehre dienten.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 201 Lokomotiven, 345 Personenwagen mit 14 422 Plätzen und 7 249 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 67 104 t.

Im Jahre 1888 wurden befördert 4 720 561 Personen auf 88 025 954 Personenkm, 2 121 t Gepäck auf 99 703 tkm und 4 782 164 Tonnen Güter aller Art auf 206 906 439 tkm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 2 689 759 ℳ oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 4 567 ℳ, aus dem Güterverkehre 8 133 388 Mark bezw. für das Kilometer mittlerer Betriebslänge 13 312 ℳ und aus sonstigen Quellen 591 685 ℳ, überhaupt 11 414 832 Mark, d. i. auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 18 682 ℳ Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 23,6 %, aus dem Güterverkehre 71,2 % und aus sonstigen Quellen 5,2 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 728 085 Mark, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 1 207 163 ℳ, für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 1 998 342 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 806 873 ℳ, zusammen 5 740 463 ℳ oder für jedes Kilometer Betriebslänge 9 395 ℳ, für jedes Nutzkilometer 1,75 ℳ und für jedes Wagenachskilometer 4,69 ℳ Die Betriebsausgaben betrugen in Prozenten der Betriebseinnahmen 50,3.

Der verbleibende Betriebsüberschuss von 5 674 369 ℳ, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 9 227 ℳ, ergibt in Prozenten des 111 350 503 ℳ betragenden verwendeten Anlagekapitals 5,10.

Chimay-Eisenbahn.

Das Bahngebiet, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfasst die Linie von der Grenze bei Momignies über Chimay und Mariembourg nach Hastière 55,46 km nebst einer von der Französischen Nordbahngesellschaft gepachteten Strecke bis zur Grenze mit 3,65 km; die Betriebslänge beträgt daher 59,11 km.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Gesammtbetrag des verwendeten Anlagekapitals 14 414 000 ℳ oder auf 1 km Bahnlänge 262 073 ℳ

Die eigenen Fahrbetriebsmittel bestanden aus: 7 Lokomotiven, 12 Personenwagen mit 490 Plätzen, 19 bedeckten Lastwagen mit 131 t Tragfähigkeit und 199 offenen Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 1 780 t. Von den eigenen und fremden Fahrzeugen wurden geleistet zusammen 281 883 Nutzkm bezw. 333 775 Lokomotivkm, 852 992 Personenwagenachskm und 3 962 660 Lastwagenachskilometer.

Befördert wurden 247 697 Personen auf 3 346 084 Personenkilometer, 118 t Gepäck auf 4 806 tkm und 244 007 t Güter aller Art auf 9 023 607 tkm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 117 293 ℳ oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 1 988 ℳ, aus dem Güterverkehre 342 042 ℳ bezw. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 5 797 ℳ und aus sonstigen Quellen 5 881 ℳ, überhaupt 465 216 ℳ, d. i. auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 7 885 ℳ Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 25,2 %, aus dem Güterverkehre 73,5 % und aus sonstigen Quellen 1,3 %.

Die Betriebsausgaben betrugen 320 989 ℳ bezw. in Prozenten der Einnahmen 69,0 %.

Der 144 227 ℳ betragende Ueberschuss ergibt eine Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 1 %.

Aus Russland.

Russische Eisenbahnen: Verwendetes Anlagekapital.

Uns liegen die interessanten statistischen Angaben der Russischen Staatskontrole über das Eisenbahnwesen Russlands im Jahre 1888 vor. Danach war auf die Herstellung sämmtlicher Russischer Eisenbahnen bis zum Ende des genannten Jahres verwendet worden in

	Metallrubel	Kreditrubel
Garantirten Aktien . .	225 413 524	95 747 625
Nicht garant. „ . .	33 565 003	52 429 520
Garantirten Obligationen	1 201 396 411	296 461 935
Nicht garant. „	38 221 937	2 536 000
Zusammen	1 498 596 875	447 175 080
Davon Staatsbahnen . .	156 756 679	144 059 048
„ Privatbahnen . .	1 341 840 196	303 116 032

Bei Umrechnung des Metallrubels in Kreditrubel auf Grund des von der Staatskontrole angenommenen Kupons ergibt sich, dass für alle Bahnen ein Gesammtbetrag von 3 069 621 821 Rubel verwendet wurde, wovon 2 889 989 756 R. Staatsgarantie haben. Der Herstellungspreis bei allen Bahnen beträgt im Durchschnitt 119 876 R. Kredit für 1 Werst. Die Staatsbahnen kosteten im Durchschnitt nur 81 335 R. Kredit für 1 Werst. Von den gesammten Bahnen erbrachten eigene Betriebsüberschüsse (Dividenden)

	1888	1887	1886
Werst	6 323	3 240	3 373

Dagegen erforderten Zuschüsse

	1888	1887	1886
Werst	14 224	17 039	17 778

Das mittlere Erträgniss aller Bahnen beläuft sich auf 4,02 % (die erstgenannte Gruppe rentirte sich mit 6⅛ %), während die vom Staate garantirten Einkünfte sich auf 4,46 % beziffern. Der wirkliche Staatszuschuss vermindert sich übrigens um 9 330 101 R., auf 23 470 670 R. dadurch, dass der Staat die erstgenannte Summe von den Bahnen als Personen- und Frachtensteuer erhebt. Im Jahre 1886 betrug der effektive Staatszuschuss noch 55 319 471 R. Das Durchschnittserträgniss auf allen Bahnen zusammen stellt sich auf 1,33 Kop. für 1 Person und Werst und auf $^1/_{39}$ Kop. für 1 Pud Waare und Werst. In Deutschland ergaben sich — nach der Russischen Quelle — als Vergleichsziffern 1,80 Kop. resp. $^1/_{28}$ Kop., während bei den Französischen Bahnen die Erträgnisse zwischen 1,64—2,24 Kop. resp. $^1/_{27}$—$^1/_{24}$ Kop. schwanken.

Rjashk-Morschansk: Fusion.

Im Laufe dieses Jahres sollen nach Russischen Zeitungen die Eisenbahnen Morschansk-Ssysran und Rjashk-Wjasma in eine Linie verschmolzen werden. Nach der Verschmelzung wird die Linie die Benennung Ssysran-Wjasma führen. Einem Allerhöchst bestätigten Reichsraths-Gutachten zufolge ist es dem Minister der Kommunikationen überlassen worden, Maassnahmen zur Fusion genannter Eisenbahnen zu treffen.

Warschau-Terespol: Verstaatlichung.

Die „Nowoje - Wremja“ meldet, dass das Ministerkomitee die Verstaatlichung der Warschau - Terespoler Bahn endgültig beschlossen hat.

Russische Südwestbahn: Schneeverwehungen.

Nach den Berichten aus Odessa vom 5. März war damals infolge von Schneeverwehungen der Bahnverkehr auf der Russischen Südwestbahn unterbrochen.

Aus Nordamerika.

Zugunfälle im Jahre 1889.

Aus der, wie alljährlich seit 17 Jahren von der „Railr. Gazette“ auf Grund ihrer Monatsberichte veröffentlichten Jahresübersicht der Zugunfälle ergibt sich, dass deren Zahl gegen das Vorjahr sich ziemlich bedeutend vermindert hat. Die bei weitem meisten Unfälle, welche Menschen betrafen, haben ihre Ursache in Nachlässigkeiten gehabt. Von den getödteten Reisenden hat eine erhebliche Anzahl sich in Güterzügen, oder auf Lokomotiven oder ähnlichen, nicht für die regelmässige Personenbeförderung bestimmten Stellen befunden. Die Zahl der Landstreicher oder anderer Personen, welche sich in Räumlichkeiten der Bahnen widerrechtlich aufgehalten haben und dort getödtet sind, war im vorigen Jahre etwas geringer als 1888.

Einige der schlimmsten Zugunfälle des Jahres 1889, diejenigen bei Johnstown, Pa., im Mai, und bei Thaxton, Va., im Juli, waren die Folge ungewöhnlich starker Regenfälle und Stürme und der Unfall bei Latrobe, Pa., welcher im Juni etwa 12

Personen das Leben kostete, entstand durch die Ueberschwemmung bei Johnstown.

Die Eintheilung der Unfälle nach Art der Veranlassung gestaltet sich im ganzen wie folgt:

	Zusammenstösse	Entgleisungen	Andere Unfälle	Zusammen 1889	1888	1887
Getödtet						
Bedienstete	170	154	12	336	434	406
Reisende	42	66	—	108	168	207
Andere Personen	33	15	—	48	65	43
Zusammen 1889	245	235	12	492	667	656
„ 1888	317	324	26	667	—	—
„ 1887	287	330	39	656	—	—
Verletzt						
Bedienstete	515	442	21	978	1 098	890
Reisende	242	494	9	745	1 012	916
Andere Personen	20	29	—	49	94	140
Zusammen 1889	777	965	30	1 772	2 204	1 946
„ 1888	949	1 218	37	2 204	—	—
„ 1887	871	1 031	44	1 946	—	—

Die Zahlen der bei Zugunfällen während der letzten Jahre getödteten und verletzten Personen sind nach den Monatsberichten des genannten Blattes die nachstehenden:

	getödtet	verletzt
1889	492	1 772
1888	667	2 204
1887	656	1 946
1886	416	1 409
1885	307	1 530
1884	389	1 760
1883	473	1 910
1882	380	1 588
1881	414	1 597
1880	315	1 172

Die hervorragendsten Ursachen von Unfällen ergibt die nachfolgende Aufstellung:

	1889	1888	1887	1886	1885
Zerreissen der Züge in zwei Theile	82	67	55	81	65
Falsche Weichenstellung	59	61	44	41	33
Unterlassene oder nicht beachtete Signalisirung	58	62	53	30	17
Missverständnisse beim Erlass oder der Auffassung von Befehlen	46	40	42	27	27
Verschiedenartiges	150	130	87	43	47
Im ganzen: aufgeklärt	395	360	281	222	189
unaufgeklärt	354	444	419	279	275
Zusammen	749	804	700	501	464

Dass die Angaben der „Railr. Gaz." nur auf Sammlung von Zeitungsmittheilungen beruhen und daher von Vollkommenheit weit entfernt sind, also hauptsächlich nur zu Vergleichungen dienen können, ist bekannt. Ein Jahr später wird es wahrscheinlich möglich werden, amtlich aufgestellte Zahlen mitzutheilen.

Der vor kurzem veröffentlichte 3. Jahresbericht des Bundes-Eisenbahnamts gibt für das Jahr vom 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888 folgende Gesammtzahlen an: getödtet 315 Reisende, 2 070 Bedienstete und 2 897 andere Personen, zusammen 5 282. Diese Zahlen beziehen sich auf etwa 93 % sämmtlicher Bahnen. Das Amt schätzt die Gesammtzahl für alle Bahnen auf 5 693 getödtete und 27 898 verletzte Personen, doch wird von diesen gewaltigen Zahlen ein sehr grosser Prozentsatz auf andere Ursachen als Zugunfälle zu rechnen sein. Immerhin wird die amtliche Feststellung erhebliche Abweichungen von den bisher gemeldeten Ergebnissen zeigen.

Die Manhattan-Hochbahn.

Die Aktionäre dieser und der Metropolitan-Eisenbahngesellschaft sind zu einer am 26. Februar in Newyork abzuhaltenden Generalversammlung einberufen behufs Beschlussfassung über die vorgeschlagene Aufnahme einer gemeinsamen 4 % in 100 Jahren rückzahlbaren Anleihe von 40 Millionen Dollars. Hiermit sollen die bestehenden Schuldverschreibungen der Hochbahnen im Betrage von 26 Millionen Dollars eingelöst, die Kosten der mit einem Höchstbetrage von 600 000 D. für die Meile doppelgeleisiger und 300 000 D. für die Meile eingeleisiger Bahn neu zu bauenden Strecken, sowie die schwebenden Schulden und der Bedarf für nothwendige Verbesserungen der Betriebsstrecken gedeckt werden.

Die Manhattan-Hochbahn pachtet die Newyork- und die Metropolitan-Eisenbahnen, deren Verbindlichkeiten aus der neuen Anleihe getilgt werden. Der Ueberrest von 14 Millionen Dollars soll namentlich auch dienen: zur Beschaffung von Betriebsmitteln, zum Ankauf von 24 Grundstücken zu Stationsanlagen am oberen Ende der Manhattaninsel, zur Verstärkung des Oberbaues der neunten Avenue, um daselbst längere und schwerere Züge als bisher befördern zu können und endlich zur Ausführung von Ergänzungsbauten, welche etwa durch die Weltausstellung des Jahres 1892 sich als nothwendig erweisen möchten.

Für die Hochbahn ist übrigens eine nach Mittheilung der „Newyorker Handelsztg." jetzt vom höchsten Gerichtshofe gegebene Entscheidung von Wichtigkeit, wonach bei den gegen dieselbe von Grundbesitzern angestrengten und zu Gunsten der letzteren entschiedenen Schadenersatzprozessen, als Grundlage bei Festsetzung der Entschädigung der Werth des Nutzniessungsrechtes, wie er bei Beginn des Prozesses war, gelten soll, und nicht, wie er zur Zeit der Erbauung der Hochbahn gewesen. Die Gesellschaft will gegen diese Entscheidung Berufung beim Appellationsgerichte einlegen; sollte das letztere die Entscheidung bestätigen, so wird die Gesellschaft unter Umständen ganz gewaltige Summen für Entschädigungen zahlen müssen, da das Grundeigenthum längs der Hochbahnlinien in letzter Zeit bedeutend im Werthe gestiegen ist.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftung des Unternehmers für seine Vertreter.** — § 120. R.-Gewerbe-Ordn.; § 2 Haftpflicht-Ges. — Aus den Entscheidungsgründen: „Soweit der Unternehmer aus § 120 der R.-Gewerbe-Ordn. oder aus dem Dienstmiethsvertrage den von ihm beschäftigten Arbeitern gegenüber zu thunlichst sichernden Anordnungen und Einrichtungen verpflichtet ist, kommt überall nicht in Betracht, ob der Unternehmer das Unternehmen selbst leitet oder die Leitung einer ihm als zuverlässig bekannten Person überträgt; denn es handelt sich um eine den Arbeitern gegenüber bestehende Verbindlichkeit, welche der Unternehmer erfüllen muss, mag er auch bei dem Umfang des Unternehmens und seiner sonstigen Geschäfte gar nicht in der Lage sein, das Erforderliche selbst zu übersehen; sind die erforderlichen Vorsichtsmaassregeln getroffen, so kann der Unternehmer die spätere Beaufsichtigung in der Anwendung derselben allerdings Stellvertretern mit der Folge übertragen, dass er für ein Verschulden seiner Vertreter in der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen nur unter den Voraussetzungen des aquilischen Gesetzes oder des § 2 des R.-Haftpflichtgesetzes einzustehen hat. War zur Sicherheit der zur ebenen Erde beschäftigten Arbeiter erforderlich, dass die Balken aus dem abzubrechenden Gebäude mittelst Taue herabgelassen wurden, so haftet der den Abbruch unternehmende Maurermeister schlechthin dafür, dass er eine entsprechende Anordnung erliess und die Taue herbeischaffte." (Erk. d. III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. November 1888; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. VII. S. 135 f.)

Verschiedenes.

Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Bahnen.

Vorgenannte Gesellschaft ist jetzt durch das Deutsche Generalkonsulat in das Handelsregister zu Konstantinopel eingetragen. Der Sitz der Gesellschaft ist Frankfurt a/M. mit einer Zweigniederlassung in Konstantinopel.

Der Bau der neuen Strecke von Ismid nach Angora wird in Konstantinopel allgemein mit lebbaftestem Interesse verfolgt. Während in den Kreisen der höheren Türkischen Beamten und Offiziere eine ziemlich genaue Kenntniss Kleinasiens schon seit langem, zumal aber seitdem die Türkische Hochschule im Galata-Serail ihren Einfluss in diesen Kreisen geltend macht, vorhanden war, ist man in den Salons von Stambul und Pera bis dahin selbst über die nächsten Kleinasiatischen Gebiete immer nur oberflächlich informirt gewesen. Man fängt jetzt an, sich eingehender mit ihnen zu beschäftigen und ihre grosse wirthschaftliche Bedeutung für Konstantinopel zu erkennen, das durch die Angorabahn in der Lage sein wird, seinen Handel in Anatolien ausserordentlich auszudehnen und zugleich seinen Markt billiger mit Korn, Vieh usw. zu versorgen. Wir lassen hier ein Verzeichniss der Stationen der Angorabahn folgen, von denen diejenigen der fertigen Strecke bis Ismid schon jetzt in lebhaftem Verkehr mit der Hauptstadt stehen:

Kizil-Toprak	km 2,565	Ehren-Keui	km 6,021
Bifurcation Fener- Bagtche	„ 3,334	Bochandjik	„ 9,060
		Mal-Tepe	„ 14,015
Genuz-Tepe	„ 4,984	Cartal	„ 20,122

(Die Stadt Cartal selbst liegt unmittelbar am Meere, ist grossentheils Europäisch gebaut und hat einen vortrefflichen Hafen.)

Pendik	km 24,471
Tonzla	„ 34,931
Guebzeh	„ 44,200

(Hier wird die Bahn über ein tiefes Thal in mächtigem Viadukt hinweggeführt. In der Nähe grossartige Ruinen und das angebliche Grab Hannibals.)

Dil-Iskelessi-Tavchandji . . . . km 55,264
Hereke (mit grosser Kaiserl. Tuchfabrik) „ 59,361
Tutun-Tchiflik . . . . „ 80,044

An diesem Orte hat die Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Eisenbahn im verflossenen Jahre grosse Hafenanlagen und Depots angelegt. Der Grund und Boden dazu ist von der Kaiserlichen Domänenverwaltung zur Verfügung gestellt worden. In Tutun-Tchiflik werden die Schienen, Schwellen usw. für den Bau der neuen Strecke nach Angora gelandet. Die ausgeschifften Quantitäten betrugen bis zum 31. Dezember 1889: 14 267 t. Auf den ausgedehnten Kaiserlichen Domänen befindet sich ein Kiosk des Grossherrn, der neuerdings viele Besucher anlockt. Für die neue Linie Ismid-Angora sind die Stationen jetzt ebenfalls festgesetzt und die Bauten auf den drei ersten derselben

Bujuk-Dervent (von Ismid an gerechnet) km 18,30
Sabandja . . . . „ 32,30
Adabazar . . . . „ 40,50

nähern sich ihrer Vollendung. In weiterer Folge kommen dann die Stationen*)

Station	km	Station	km
Guevé	km 64,90	Ak-Bounar . . .	km 245,30
Ak-Hissar	„ 76,50	Alpa-Keui	„ 262,10
Mekedje	„ 90 20	Beylik-Ahour . .	„ 284 40
Lefke	„ 104,20	Sari-Keui	„ 316 90
Vezirhan	„ 122,80	Bitcher	„ 344 010
Bilediik	„ 140 70	Sazilar	„ 364 80
Kaia-Keui	„ 157,40	Beylik-Keupra . .	„ 382,90
Bozjuk	„ 172,00	Polatli	„ 401,80
Ine-Oeuen	„ 188 90	Mali-Keui	„ 437,10
Tchoncour-Hissar .	„ 203,20	Sitchau-Keui . . .	„ 467 60
Eski-Chehir	„ 222,70	Angora	„ 492,50

*) Hissar = Schloss, han = Karavanenstation, keui = Dorf.

Von diesen Stationen werden mindestens die vier ersten, Guévé, Ak-Hissar, Mekedje und Lefke noch im Laufe dieses Jahres eröffnet werden. An vielen der genannten Stationen macht sich im Hinblick auf die demnächstige Fertigstellung der Bahn schon jetzt eine rege Bauthätigkeit der Einwohner bemerkbar.

Personalnachrichten.

Preussen.

Verliehen wurde dem technischen Mitgliede der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft Breidsprecher in Danzig der Charakter als Baurath und den Eisenbahn-Betriebskassenrendanten Grempler in Breslau, Hintze in Saarbrücken, Bau in Düsseldorf, dem Eisenbahn-Betriebskontroleur Huster in Elberfeld, dem Eisenbahnbuchhalter Faust in Berlin, sowie den Eisenbahnsekretären Kunisch in Berlin, Gröhler in Breslau, Pasdowsky in Bromberg, Berger in Köln-Deutz, Herrmann und Hildebrand in Frankfurt a/M., Müller in Bremen der Charakter als Rechnungsrath und den Eisenbahnsekretären Runge in Bromberg und von Schoenebeck in Köln der Charakter als Kanzleirath.

Versetzt sind: Regierungsrath Reuleaux, bisher in Kiel, nach Breslau behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Eisenbahndirektor Dr. Fraude, bisher in Posen, nach Berlin behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst.

Gestorben: Eisenbahn-Maschineninspektor Palmié in Frankfurt a/O.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird die dortseitige, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station „Tremeschna" am 15. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 8. März 1890. (575)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 15. d. Mts. gelangt der 4. Nachtrag zum Gütertarife für oben bezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., sowie der bestehenden Ausnahmetarife; ferner einen neuen Ausnahmetarif für Siedesalz von Artern nach Altona, Hamburg, Flensburg und Kiel zur überseeischen Ausfuhr, Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Havelberg und Nitzow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und — mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung — für die Stationen Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wangenheim der Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen, sowie für Station Alten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag zum Preise von 0,20 ℳ auch käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 4. März 1890. (576)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

In den süddeutschen Verbands-Gütertarif mit Oesterreich-Ungarn Theil IV Tarifheft No. 1 vom 1. Januar 1887 und Theil IV Tarifheft No. 2 vom 1. Oktober 1887 (Ausnahmetarife für Holz) wird mit Gültigkeit vom 1. April 1890 die Station Dambach der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Die Sätze sind für Holz der Abtheilung a) um 0,11 ℳ und für Holz der Abtheilungen b) und c) um 0,14 ℳ für 100 kg höher als die für Strassburg bestehenden Sätze.

München, den 6. März 1890. (577)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Serbische Eisenbahnverbände. Vom 1. April d. J. ab tritt zum Theil I für obenbezeichnete Verbände der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Erweiterungen der Ergänzungsbestimmungen zu § 50 des Betriebsreglements und einen neuen Tarif für die seitens der bahnamtlichen Zollagenturen auf den Serbischen Bahnen zur Einhebung gelangenden Zollabfertigungsgebühren. Der Nachtrag ist kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 8. März 1890. (578)
Königliche Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die in dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau etc. vom 1. Oktober 1884 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn treten mit Ausnahme derjenigen für die Gemeinschaftsstationen des Direktionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn Illowo loco, Illowo trans. und Soldau, am 20. April d. J. ausser Kraft.

Berlin, den 4. März 1890. (579MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets von Stationen der Belgischen Staatsbahn etc. nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld. Gültig vom 1. Februar 1890.

Infolge veränderten Anschlusses der Charbonnage de Bonne Espérance an Station Warquignies der Belgischen Staatsbahn (bisher an Wasmes) erhöhen sich die Entfernungen und Frachtsätze der Schnittpunkte A und B in dem vorbezeichneten Tarif um je 1 km bezw. um 0,10 Frcs. pro 10 000 kg.

Diese Erhöhungen treten erst am 20. April d. J. in Kraft.

Köln, den 6. März 1890. (580)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Verkehr mit Bayern. Vom heutigen Tage ab wird die Station Füssen der Bayerischen Lokalbahn Oberdorf bei Biessenhofen-Füssen in den Frankfurt usw.- und Nassau-Bayerischen Verkehr einbezogen.

Auskunft ertheilen die an den genannten Verkehren betheiligten Güterverwaltungen.

Frankfurt a/M., den 6. März 1890. (581)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Im Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverbande treten am 15. März d. J. Frachtsätze des Spezialtarifs III für den Verkehr zwischen der Station Hirschberg i/Schl. einerseits und den Stationen Amsterdam (Holl. Bahn und Niederl. Rheinbahn), Delfzyl, Franeker, Groningen, Harlingen und Leeuwarden andererseits in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Elberfeld, 5/3. 90. (582)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt zu unserm Lokal-Gütertarif vom 1. Juli 1878 der X. Nachtrag in Kraft, enthaltend neue ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Wesel. (583)

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. IV.)

Nr. 5. Jahrgang 1890. **Berlin, am 12. März 1890.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A	1	1	Korb	Wäsche u. Weinflaschen	22	1	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A A	16/34	19	Fässer	Alizarin —	931	2	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
3	A E	15004	1	Kiste	leer —	20	3	Spandau	K. E.-D. Magdeburg	Austerlitz-Asch bezettelt.
4	A P	320	1	Sack	— —	16	4	Asch	Bayerische Stsb.	
5	A Z	300	1	Kiste	leer —	6	5	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
6	B	2	1	—	Maschinentheil —	6	6	Magdeburg	„	Leutkirch-Sonthofen bezettelt.
7	B B	10	1	Ballot	Leder —	15	7	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
8	B S	132	1	Kiste	— —	15	8	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
9	C R	879	1	Ballen	Leinen —	29	9	Braunschweig H	K. E.-D. Magdeburg	
10	C S P	58	1	Fass	gefüllte Garnspulen —	428	10	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
11	D B		1	—	Wagendecke —	—	11	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
12	E M	156 560	2	Bierfässer	leer —	34	12	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
13	E R	726	1	Kiste	Lampentheile —	30	13	Guben	K. E.-D. Berlin	*)
14	E V	1856	1	Korb	Eisenwaaren —	112	14	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
15	F V	500	1	Fass	leer —	68	15	Hasselt	Grand Central Belge	
16	H	8059	1	Sack	Farin —	100	16	Memel	K. E.-D. Bromberg	
17	H	5724/25	1 1	Kiste Sack	Holzstäbe —	30	17	Bayreuth	Bayerische Stsb.	Bayreuth beschrieben.
18	H D	305	1	Fass	Branntwein —	85	18	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
19	H E	—	1	—	Bindekette, 12,63 m lang	—	19	Leinhausen Hpt.-Werkst.	K. E.-D. Hannover	
20	H G R	10297	1	Kiste	unbekannt —	180	20	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
21	HES (im Dreieck)	36522	1	Ballot	Gummi —	20	21	Kempten	Bayerische Stsb.	Kempten beschrieben.
22	I G A	2952	1	Kiste	Maschinentheile (6 Messer)	10	22	„	„	Zettel Kempten a/Iller beschrieben.
23	L (blau)	—	1	Bund	Bandeisen —	34,5	23	Artern	K. E.-D. Erfurt	
24	L C	3	1	Sack	Samen —	69	24	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
25	L & Z	400	1	Bund	2 Stäbe Stahl —	25	25	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
26	M F	291	1	Kiste	? —	22	26	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	**)
27	M H	429	1	Ballen	Manufakturwaaren —	30	27	Groningen	Niederländ. Stsb.	
28	N Z M B	—	1	Fass	Zinkoxyd —	110	28	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
29	P	—	6	—	eis. Töpfe —	26	29	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
30	P Q	693	1	Kiste	unbekannt —	83	30	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
31	S	2750	1	„	unbekannt —	132	31	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
32	S S	657	1	Korb	Eisenwaaren —	18	32	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
33	S W	414	1	—	Dezimalwaage —	24.5	33	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
34	D.	5139 5140 5732	3	Fässer	leer —	97	34	Gera	K. E.-D. Erfurt	bez. Falkenstein.
35	V	—	1	—	Stahlrad —	10	35	Weitmar	K. E.-D. Elberfeld	
36	W G	1	1	Kiste	gefüllt —	5	36	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Höchst.
37	W H	—	1	—	Gewichtstück zu einer Futterschneidemaschine	5	37	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
38	A H L Meypardie B	12450 4505 20 1—20	1	Sack	Reis —	72	38	Immenstadt	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.

*) Bezettelung zerscheuert. Ansch. von Leipzig II nach Guben.
**) bez. Chemin de fer du Nord. Zollplombe H. Z. A. Aachen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	Abel Levi	—	1	—	Leine	—	39	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
40	Gebr K.	4307	1	Kiste	leer	24	40	Spandau	K. E.-D. Magdeburg	
41	Krupp	25	1	Stab	Stahl	50	41	Köln G.	Linksrh. Köln	
42	Max Leenman X	—	1	Kiste	Kleider	34	42	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
43	Mineral-Schmieröl	—	16	Fässer	leer	572	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	auf der Petroleumrampe gef.
44	Reichert	—	1	—	gebrauchter Spiegel	10,5	44	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
45	Remscheid	—	9	Stück	Fenstereisen	—	45	Krähwinklerbrücke	"	
46	Schmidt	—	1	Bierfass	leer	20	46	Düsseldorf	"	
47	Thomas Phosphatmehl	—	1	Sack	Düngemittel	78	47	Roermond	Niederländ. Stsb.	
48	Zdziechowo	7079	1	Kiste	Glaswaaren	19	48	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
49	—	24	1	Stück	Rundeisen	19,5	49	Moosburg	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
50	—	1214b 1214c	2	Pack	Handkörbe	8	50	Kitzingen	"	je 5 Körbe zusammengebunden.
51	—	5165	1	Fass	Sauerkraut	198	51	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Neuss Elberfeld 22/1.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
52	#	—	5	Oelfässer	leer	?	52	Gera	K. E.-D. Erfurt	bez. nach Gera.
53	ad	—	1	Pack	Zeitungen	2	53	Hasselt	Grand Central Belge	
54	[illegible]	3918	1	Fass	leer	42	54	Berlin	K. E.-D. Magdeburg	
55	[illegible]	5644	1	Ballen in Schilf	Tabak	69	55	Lage	K. E.-D Hannover	
56	[illegible]	9749	1	Kiste	unbekannt	248	56	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
57	—	—	1	Pack	Asphaltpapier	40	57	Venlo	Niederländ. Stsb.	
58	—	—	2	Stück	Bekleidungsbretter, à 3,40 m lang	—	58	Eschede	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
59	—	—	1	Ring	Draht	32	59	Marten	K. E.-D. Elberfeld	
60	—	—	1	Pack	29 Eisenbleche	25,5	60	Cottbus	K. E.-D. Berlin	
61	—	—	2	—	Eisenplatten	6,5	61	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	ohne Signatur u. Bezettelung.
62	—	—	2	—	Eisenstangen	2	62	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
63	—	—	1	Kollo	Eisentheil	0,5	63	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
64	—	—	1	Kiste	alte Eisentheile	56	64	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	am 26/2. vor d. Schuppen gef.
65	—	—	2	Farbefässer	leer, ohne Deckel	72	65	Gera	K. E.-D. Erfurt	
66	—	—	1	Bund	3 Stäbe Flacheisen	46	66	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
67	—	—	2	Stück	Glasballons, leer	—	67	Benfeld	Elsass-Lothring.	
68	—	—	14	Kolli	Gusseisentheile	28	68	Breslau Märk.	K. E.-D. Berlin	*)
69	—	—	1	Korb	Kandis	13	69	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	1	Sack	Kartoffeln	44	70	Cham	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
71	—	—	1	—	Kette, 39 m lg.	34	71	Gera	K. E.-D. Erfurt	am 15/2. im leeren Wg. 20102 Erf. gef.
72	—	—	1	Stück	Kette mit Ring	11	72	Mariembourg	Grand Central Belge	
73	—	—	1	Sack	Kleesamen	66	73	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	am 16/2. auf der Speicherrampe gef.
74	—	—	1	Reisetasche	Kleidungsstücke	5,5	74	Weida	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
75	—	—	1	Korb	leer	3	75	Rheda	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	"	leer	1,5	76	Lanaeken	Grand Central Belge	
77	—	—	5	—	Kupferrohre	12,5	77	Annen	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	1	—	Marmorplatte	8,5	78	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
79	—	—	1	—	eis. Ofenthürchen	1	79	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	—	—	1	—	Petroleumfass	18	80	Eisleben	K. E.-D. Magdeburg	ohne Bezettelung.
81	—	—	1	Bund	eis. Ringe	8	81	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
82	—	—	4	—	eis. Rohre zu 1 Gebund vereinigt	58	82	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	

*) Im Wagen 8310 Hannover am 16/12. 1889 überzählig vorgefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	—	—	5	—	eis. Rollen —	7	83	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	—	1	Pack	Rosen —	17	84	„	„	
85	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	6	85	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
86	—	—	1	Sack	Salz —	99	86	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
87	—	—	2	Stück	Schienen —	107	87	Luxemburg	Wilhelm.-Luxemb.	
88	—	—	1	Sack	Schuhleisten —	11	88	Meschede	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	—	hohle eis. Stange (Latirbaum)	—	89	Leinhausen Hpt.-Werkst.	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	Pack	64 Stränge (32 à 5 m lg. m. Oesen von Zinkblech, 32 à 3 m lg. in obige Oesen eingeflochten)	26	90	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
91	—	—	2	—	eis. Träger u. 1 eis. Rohr	17	91	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
92	—	—	1	Packet	Umbra —	4	92	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
93	—	—	1	—	Unterlagerkasten —	—	93	Eilg.-Abt. Frankf. a/M.St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
94	—	—	1	Bund	Wagenschlüssel —	—	94	Liegnitz	K. E.-D. Berlin	*)
95	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	1,5	95	Celle	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	1	—	Zinkblech, wellenförmig	48	96	Kösen	K. E.-D. Erfurt	am 2/3. auf dem Bahnhof gefunden.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A E	11678	1	Fass	unbekannt —	37	1	Tetschen	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 24/2.
2	A T	590	1	Kiste	unbekannt —	118	2	Wien	„	„ 13/2.
3	B	11	1 2	Sack Säcke	unbekannt —	100 100 100	3	Kolin	„	„ 21/2.
4	B	212	1	Kiste	unbekannt —	119	4	Königgrätz	„	„ 13/2.
5	B B	102	1	Ballen	Flachs —	50	5	Reichenberg	„	„ 26/2.
6	B Z L	1882/3	2	Kisten	Zucker —	43,5	6	Altpaka	„	„ 26/2.
7	C F E	5829	1	Ballen	Papier —	43	7	Wien	„	„ 4/2.
8	C M	32037	1	Sack	Samen —	70	8	Predmeritz	„	„ 21/2.
9	F K	II	1	„	Hirse —	44	9	Arnau	„	„ 10/2.
10	H	669/672	4	Kisten	unbekannt —	222	10	Trautenau	„	„ 24/2.
11	J W	4496	1	Fass	unbekannt —	373	11	Königgrätz	„	„ 27/2.
12	M C	227	1	Ballen	unbekannt —	273	12	Arnau	„	„ 18/2.
13	M G	—	4	Pack	Pappendeckel —	90	13	Wien	„	„ 11/2.
14	£ n	365	38	Brode	Zucker —	371,5	14	Smiritz	„	„ 17/2.
15	P	38649	1	Fass	leer —	8	15	Wien	„	„ 11/2.
16	S S N	9761	1	Kiste	unbekannt —	38	16	Reichenberg	„	„ 26/2.
17	S T B	32. 2. 17/15	4	Stück	Cotton —	34	17	Starkenbach	„	„ 21/2.
18	T P	5166	1	Ballen	unbekannt —	—	18	Altpaka	„	„ 13/2.
19	W F	112	1	Kiste	unbekannt —	23	19	Gr. Wossek	„	„ 21/2.
20	W F C	7197	1	„	leer —	5	20	Wien	„	„ 11/2.
21	Z K	231	1	Ballen	unbekannt —	12	21	Reichenberg	„	„ 10/2.
22	A. Haas Söhne Malzfabrik	—	3	„	leere Säcke —	63	22	Znaim	„	„ 24/2.
23	Hauser & Sobotka München	—	1	„	leere Säcke —	21,5	23	„	„	„ 24/2.
24	M D N K Ebersdorf	4	1	Kiste	unbekannt —	60	24	Stockerau	„	„ 15/2.
25	Jutespinnerei Meissen	—	2	Ballen	leere Säcke —	69	25	Königinhof	„	„ 12/2.
26	Schlesinger Kolin	—	5	Pack	leere Säcke —	116	26	Wien	„	„ 11/2.
27	Weissmann Manheim	—	1	Ballen	leere Säcke —	24	27	„	„	„ 11/2.
28	—	9	1	Sack	Mehl —	70	28	G. Jenikau	„	„ 24/2.
29	—	40	1	„	Leimleder —	35	29	Wien	„	„ 11/2.
30	—	4378	1	Kiste	unbekannt —	32	30	Prag	„	„ 27/2.
31	—	—	1	Stück	Cotton —	9	31	Starkenbach	„	„ 8/2.
32	—	—	2	„	Eisenröhren —	22	32	Reichenberg	„	„ 1/2.
33	—	—	1	Ballen	Hornspitzen —	72	33	Zellerndorf	„	„ 20/2.
34	—	—	2	Säcke	Koks —	95	34	Trs. Jedlersee	„	„ 17/2.
35	—	—	1	Bund	Messingblech —	10	35	Trautenau	„	„ 26/2.
36	—	—	1	Stück	Schwelle, hart, neu —	88	36	Deutschbrod	„	„ 10/2.
37	—	—	5	Bund	Stossplatten —	109	37	Altpaka	„	„ 22/2.

*) In einem zur Selbstentladung gestellten Wagen von Arbeitern eines Spediteurs vorgefunden.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 25. März 1890 tritt ein Nachtrag II zum Tarife für den direkten Eil- und Frachtgüter-Verkehr vom 1. April 1886 zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn inklusive der K. K. Staatsbahnlinien Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Mährische Grenzbahn und Donau-Uferbahn [Wien-Lagerhaus]) in Kraft.
Derselbe enthält Frachtsätze für Zucker aller Art und Rohzucker bei Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg für den Verkehr von den Stationen Gross-Wisternitz, Hennersdorf, Skrochowitz-Braunsdorf und Ziegenhals nach Wien Nordbahnhof.
Exemplare des Nachtrages II können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.
Wien, am 7. März 1890. (584)

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarife für die Beförderung von Wein, Spiritus etc., Theil V, 1. und 2. Heft. Unter Hinweis auf die Kundmachung in Nr. 15 dieses Blattes vom 19. Februar 1890 (Ord.-Nr. 435) wird zur Kenntniss gebracht, dass der neue Verbandstarif, Theil V, 1. Heft (Verkehr mit Oesterreich) mit Gültigkeit vom 1. April 1890 nunmehr erschienen ist und zum Preise von 30 kr. per Stück im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden kann.
Dagegen ist die Hinausgabe des neuen Tarifes, Theil V, 2. Heft (Verkehr mit Ungarn) dermalen unthunlich und wird die Gültigkeit des bestehenden gleichnamigen Tarifes vom 1. November 1884 noch bis 1. Mai 1890 verlängert.
Wien, am 8. März 1890. (585)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kerkerbachbahn. Vom 1. April d. J. ab wird auf unseren Stationen auch Eilgut zur Beförderung angenommen. Der hierauf bezügliche Nachtrag VIII zum Lokal-Gütertarif ist auf unseren Stationen zum Preise von 0,10 *M.* erhältlich.
Christianshütte, den 8. März 1890. (586)
Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist der Nachtrag VI zum Lokal-Personentarif in Kraft getreten, welcher Abänderungen bezw. Ergänzungen der Spezialbestimmungen und der Tariftabellen enthält.
Nähere Auskunft ertheilen die Billetexpeditionen.
Giessen, den 5. März 1890. (587)
Gr. Direktion.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Ausgabe von Jahresabonnementkarten für bestimmte Theilstrecken. Vom 1. April l. J. gelangen mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1890 ausser den bereits bestehenden Jahreskarten für alle Strecken der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów, sowie den Jahresabonnementkarten für diverse Theilstrecken — unter den für Jahreskarten bekannt gegebenen Bedingungen — Jahresabonnementkarten für folgende Theilstrecken zur Ausgabe und zwar:

Theilstrecken und retour	I	II	III
	Klasse		
	Gebühr in Oe. W. Noten inklusive Stempel		
	Gulden Oe. W.		
Krakau-Rzeszów .	153	115	77
Krakau-Przemysl .	197	148	99
Krakau - Lemberg C. B.	240	180	120
Lemberg p. z.-Tarnopol	140	105	70

Diese Jahresabonnementkarten können entweder bei einer der genannten Stationen oder bei der Betriebsdirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn in Lemberg, bei gleichzeitiger Einsendung des entfallenden Betrages und der Photographie des Inhabers der Karte (in Visitkartenformat) unter Angabe derjenigen Station, bei welcher die Karte in Empfang genommen werden will, in Bestellung gebracht werden.
Wien, den 6. März 1890. (588)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 11 normalspurigen Güterzuglokomotiven ohne Tender mit drei gekuppelten Achsen nach dem Modelle der Preussischen Normal-Güterzuglokomotive bezw. nach dem Modelle der Sächs. Compound-Güterzuglokomotive soll mit dem Vorbehalt der freien Auswahl unter den Angeboten vergeben werden. Die Königliche Generaldirektion behält sich vor, sämmtliche 11 Lokomotiven nach dem einen oder dem anderen Modelle bezhtl. zum Theil nach jedem der beiden Modelle herstellen zu lassen.
Angebote, welche die Preise der Lokomotiven für jede der beiden Arten in betriebsfähigem Zustande frei Bahnhof Chemnitz und die kürzesten Lieferzeiten zu enthalten haben, sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
„Lieferung von Lokomotiven betreffend"
bis zum 25. März dies. Jahres an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion einzureichen und werden am 26. März, Vorm. 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht aus; es können auch von dort Abzüge davon zum Selbstkostenpreis bezogen werden. Die Bewerber bleiben bis zum 15. April dies. Jahres an ihre Angebote gebunden.
Dresden, den 3. März 1890. (589)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Kohlenladekrahnes von 1000 kg Tragfähigkeit, 1250 kg Probelast, 3000 mm Ausladung und 6250 mm Höhe von Schienen-Oberkante bis Mitte Haken der Lastkette, sowie der Lieferung von 10 Transportwagen (Hunde) mit einem Fassungsraum von 500 kg Kohlen für den Neubau der Kohlenhöfe auf Bahnhof Hoyerswerda.
Termin am 26. März d. J., Vormittags 10 Uhr, im Büreau der Kgl. Eisenbahn-Bauinspektion zu Hoyerswerda.
Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen können im Geschäftszimmer der Kgl. Eisenbahn-Bauinspektion Hoyerswerda eingesehen und gegen Erlegung von 45 ₰ von hier bezogen werden.
Die mit entsprechender Aufschrift zu versehenden Angebote sind portofrei und versiegelt bis zum festgesetzten Termine einzusenden.
Hoyerswerda, den 5. März 1890. (590)
Kgl. Eisenbahn-Bauinspektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Posnansky & Strelitz, Fabrikanten von Wärmeschutzmasse, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 22. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 15. März 1890.

Inhalt:

Eisenbahnpolitische Kundgebungen des Fürsten Bismarck.

Dass die Entwickelungsgeschichte des Preussischen Eisenbahnwesens in sehr bestimmter Weise durch die machtvolle Persönlichkeit des Fürsten Bismarck beeinflusst worden ist, darf als allgemein bekannt vorausgesetzt werden; der Umfang dieses Einflusses dürfte aber bis vor kurzem nur in einem sehr beschränkten, den betreffenden Verhältnissen zunächst stehenden Kreise richtig gewürdigt worden sein. Neuerdings ist jedoch der Schleier des amtlichen Geheimnisses, durch welchen ein grosser Theil der Wirksamkeit des leitenden obersten Staatsmannes der Mitwelt verhüllt wird, durch die Veröffentlichung aktenmässiger Vorgänge, von welchen ein recht beträchtlicher Bruchtheil Angelegenheiten des Eisenbahnwesens behandelt, ein wenig gelüftet, und da es selbstverständlich ist, dass Kundgebungen von so hervorragender, maassgebender Stelle eine besondere Beachtung beanspruchen dürfen, so gestatten wir uns, unsere Leser auf dieselben aufmerksam zu machen.

Unsere Quelle ist das kürzlich von Heinrich von Poschinger herausgegebene, in der Tagespresse bereits vielfach erörterte und ausgebeutete Werk: „Aktenstücke zur Wirthschaftspolitik des Fürsten Bismarck."*) Dasselbe umfasst die Zeit bis zur Uebernahme des Handelsministeriums durch den Reichskanzler im Jahre 1880 und enthält, abgesehen von den bereits erwähnten Kundgebungen über das Eisenbahnwesen, eine Fülle von Schriftstücken über die Handels- und Steuerpolitik und über die Maassregeln zum Besten der wirthschaftlich schwachen Kreise. Wie der Herausgeber hervorhebt, ist bei der Auswahl aus dem umfangreichen Stoffe darauf geachtet, „nur solche Stücke aufzunehmen, hinsichtlich deren dem Fürsten Bismarck auch bei der peinlichsten Prüfung das geistige Eigenthum nicht bestritten werden kann. Eine grosse Anzahl der in die Sammlung aufgenommenen Schriftstücke, insbesondere aus der Zeit vor 1870, ist von seiner Hand, andere sind sein Diktat oder nachweisbar auf Vortrag bei ihm oder auf seine von Varzin und Friedrichsruh ergangenen Weisungen ausgearbeitet."

Den Eisenbahnfragen ist nahezu der vierte Theil des 344 Seiten starken, stattlichen Bandes gewidmet. Der Einblick in diese, durch die Vielseitigkeit der behandelten Gegenstände auffälligen Aeusserungen gewährt einen eigenartigen, pikanten Reiz. Neben den grossen, weitausschauenden Gesichtspunkten, welche im Zusammenhange mit der Entwickelung der allgemeinen politischen Verhältnisse beurtheilt werden müssen und welche schliesslich für die Unterordnung der Preussischen Eisenbahnen unter den Staatsgedanken bestimmend geworden sind, befinden sich Belege, aus welchen man staunend erkennt, dass auch verhältnissmässig geringfügige Einzelheiten des Eisenbahngetriebes dem scharfen Blicke des genialen Staatsmannes nicht entgangen sind und demselben Veranlassung zu Anregungen gegeben haben.

*) Verlag von Paul Hennig. Berlin 1890.

Nachstehend lassen wir zunächst — und unter dem Vorbehalte weiterer Auszüge aus dem vorhandenen reichhaltigen Stoffe — eine Zusammenstellung derjenigen Kundgebungen folgen, in welchen die eisenbahnpolitische Auffassung des Fürsten Bismarck zum Ausdrucke gelangt. Dieselben sind im allgemeinen der Zeitfolge entsprechend geordnet. Von einem etwas schärferen Zusammenfassen sachlich zusammengehöriger Punkte ist Abstand genommen, um die alsdann erforderliche, unerwünschte Zergliederung einzelner Schriftstücke zu vermeiden.

Bei Gelegenheit der nachgesuchten Konzessionsertheilung für die Berlin-Lehrter Eisenbahn hatte das „Komitee" derselben sich an den Ministerpräsidenten mit der Bitte gewandt, auf eine Beschleunigung der Entscheidung hinwirken zu wollen. Unter dem 10. Januar 1866 äusserte derselbe sich demgemäss in einem an den Handelsminister Grafen Itzenplitz gerichteten Schreiben u. a. folgendermaassen:

„Ew. Excellenz wollen mir gestatten, aus diesem Anlasse zu bemerken, wie ich es zunächst im allgemeinen für höchst wünschenswerth erachte, den auf die Förderung der Verkehrsinteressen gerichteten Unternehmungen, soweit Zulassung und Ausführung derselben von der Genehmigung der Königlichen Regierung abhängen, durch jede thunliche Beschleunigung der bezüglichen Erwägungen und Entschliessungen so viel als möglich Vorschub zu leisten. Unternehmer, welche längere Zeit hindurch, ohne Gewissheit darüber erlangen zu können, in welchem Sinne die Entscheidung der Regierung ausfallen wird, die zur Ausführung erforderlichen Mittel bereit zu halten haben, erleiden dadurch eine wirkliche Schädigung ihrer Interessen, und schon die Besorgniss hiervor muss auf die wünschenswerthe Entwickelung des, ernstlich gemeinte Ziele mit soliden Mitteln verfolgenden Unternehmungsgeistes entmuthigend einwirken.

Indem ich überzeugt bin, mich in betreff dieser Gesichtspunkte mit Ew. Excellenz in vollem Einverständniss zu befinden, erlaube ich mir ferner zu bemerken, dass nach meiner Ansicht die Begründung neuer selbständiger, von den bereits bestehenden unabhängiger Unternehmungen den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen im allgemeinen, und namentlich in solchen Fällen vorzuziehen sein möchte, wo die betreffenden Erweiterungen von den bestehenden Gesellschaften ersichtlich aus dem Grunde angestrebt werden, um sich der dem Publikum nützlichen Wirkung der Konkurrenz so viel als möglich zu entziehen. Gegenüber dem unzweifelhaften Gewinn, welcher den allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen gerade aus den Konkurrenzbestrebungen verschiedener Unternehmungen erwächst, scheinen mir die mögliche Schmälerung eines aus einem bestehenden Unternehmen bereits mehr oder weniger lange Zeit hindurch gezogenen Gewinnes, und die dadurch etwa bedingte Abminderung der betreffenden Werthe keine für die Leitung des gesammten Staatswesens bestimmende Motive zu einer Bevorzugung darzubieten.

Ob und welche besondern Verhältnisse in betreff der Konzessionsbewerbung, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt, dafür sprechen mögen, die neue Gesellschaft, welche das Berlin-Lehrter Komitee zu bilden beabsichtigt, entweder zu Gunsten eines anderen Mitbewerbers überhaupt auszuschliessen, oder dieselbe etwa nur auf Grund einer zwischen ihr und einer der bestehenden Gesellschaften zu treffenden Vereinbarung zuzulassen, habe ich zunächst der ressortmässigen Beurtheilung Ew. Excellenz anheimzugeben. Indessen erlaube ich mir für den Fall, dass nach den obwaltenden Verhältnissen die fragliche Mitbetheiligung an dem neuen Unternehmen bezw. die alleinige Ausführung des letzteren entweder der Berlin-Potsdam-Magdeburger oder der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zuzuwenden sein würde, meine Ansicht dahin auszusprechen, dass ich schon in dem Interesse, welches für den Staat in seiner Betheiligung an dem Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen beruht, ein berechtigtes Motiv zu einer Bevorzugung des letztgedachten Unternehmens erkennen würde. Ausserdem würde bei Verschmelzung des neuen Unternehmens mit Berlin-Potsdam-Magdeburg die Wohlthat, welche in der Konkurrenz verschiedener von Berlin ausgehender Linien für das Publikum liegt, ausgeschlossen sein und dem Monopole einer beide Linien beherrschenden Verwaltung Platz machen."

Beiläufig sei hierzu bemerkt, dass die Ausführung der Berlin-Lehrter Eisenbahn durch Schwierigkeiten innerhalb des Hannoverschen Gebietes noch jahrelang aufgehalten wurde.

Der in dem vorstehenden Schreiben entwickelte Gedanke über die im Interesse des Publikums und des wirthschaftlichen Wettbewerbes wünschenswerth erscheinende Begründung neuer selbständiger Eisenbahnen an Stelle etwaiger Erweiterungen bestehender Unternehmungen kehrt auch in einem, unter dem 29. Januar 1873 an den damaligen Ministerpräsidenten, Grafen von Roon, gerichteten Schreiben bezüglich des Baues und der Richtung einer Eisenbahn zwischen Hagenow und Oldesloe wieder, zu welchem Fürst Bismarck sich in seiner Eigenschaft als Minister für Lauenburg veranlasst sah. Derselbe bemerkt bei dieser Gelegenheit:

„Was das Zustandekommen der von der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit dem Senate der freien Stadt Lübeck und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft über den Ankauf der Lübeck-Büchener Eisenbahnen geschlossenen Verträge betrifft, so vermag ich der in dem anliegenden Schreiben vom 10. d. Mts. geäusserten Ansicht, dass eine derartige Centralisation verschiedener Bahnkomplexe zu einer Verwaltung für nützlich zu erachten und deshalb zu befördern sei, nicht beizupflichten; ich bin vielmehr der Meinung, dass den in mehreren analogen Fällen von dem Königlich Preussischen Handelsministerium zugelassenen Fusionen dieser Art, durch welche die Konkurrenz ausgeschlossen resp. geschwächt und die Eisenbahnmonopole mächtiger und den Interessen des Publikums noch nachtheiliger werden als bisher, grundsätzlich entgegen zu treten ist.

Eure Excellenz erlaube ich mir zu ersuchen, auf die Erledigung dieser Angelegenheit von Seiten der Königlich Preussischen Regierung in dem vorbezeichneten Sinne hinwirken und mich mit einer Rückäusserung darüber demnächst versehen zu wollen."

Ueber das fiskalische Interesse bei dem Ausbau des Eisenbahnnetzes wird der Oberpräsident der Provinz Hannover, Graf zu Stolberg, auf einen Bericht über das Projekt der Eisenbahn von Helmarshausen über Uslar und Einbeck nach Kreiensen unter dem 2. Juli 1870 folgendermaassen beschieden:

„Sofern das fiskalische Finanzinteresse ein Motiv abgibt, die Konzession für zweckmässige Eisenbahnlinien zu versagen, halte ich diesen Standpunkt an sich für einen falschen und nur so lange vorübergehend zulässig, als der Landtag und der Reichstag der Regierung für ausfallende Revenüen jeden Ersatz in Form neuer Steuern prinzipiell versagen. So lange muss aber allerdings der Staat, weil er keine seiner Einnahmen entbehren kann, an jeder Revenüe, die er hat, mag sie aus bestehenden fehlerhaften Abgaben oder aus fiskalischem Eigenthum fliessen, festhalten. Die nächsten Wahlen werden darüber entscheiden, ob wir aus dieser zweifellos fehlerhaften Position herauskommen können."

Noch schärfer ist dieselbe Anschauung in einem nur wenige Tage später, unter dem 22. Juli 1870, über das Projekt der Eisenbahn zwischen Breslau und Raudten erstatteten Immediatberichte betont, in welchem es grundsätzlich als unrichtig und vom politischen, sowie vom nationalökonomischen Standpunkte auf die Dauer als unhaltbar bezeichnet wird, bei der Konzessionirung neuer Bahnen das fiskalische Finanzinteresse als maassgebend zu behandeln und einem an sich nützlichen und empfehlenswerthen Projekte lediglich aus Rücksicht auf den Wettbewerb, welcher einer Staatsbahn durch die neue Bahn erwachsen kann, die Genehmigung zu versagen.

„Nach meinem Dafürhalten ist es unbedingt geboten, für die Staatseinnahmen die Oeffnung anderer Quellen vom Land- oder Reichstag zu erstreben, damit Eurer Majestät Regierung aus der falschen Lage herauskommt, in welcher sie sich auf die fiskalische Monopolisirung oder Ausbeutung der Verkehrsmittel angewiesen findet.

So lange man sich jedoch in dieser falschen Lage befindet, muss ich mich der Ausführung und resp. dem Antrage des Königlichen Staatsministeriums dahin anschliessen, dass die Regierung bei der gegenwärtigen Finanzlage auf Staatseinnahmen und besonders auf Einnahmen von so bedeutender Höhe, wie dieselben in den angeschlossenen An-

lagen näher nachgewiesen sind, nur dann verzichten kann, wenn ihr der volle Ersatz des Ausfalls gesichert ist." —

Die Nothwendigkeit einer schärferen Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechtes über die einen Staatszuschuss beziehenden Privatbahnen wird in dem nachfolgenden, unter dem 14. August 1871 an den Handelsminister Grafen Itzenplitz gerichteten Schreiben, betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Betriebsmittel und sonstige Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn, zum Ausdruck gebracht:

„Eurer Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 4. d. Mts., betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Betriebsmittel, zu erwidern, dass, so anerkennenswerth auch die in Aussicht genommenen Maassnahmen erscheinen, dieselben doch meiner Ansicht nach den von mir bezeichneten Uebelständen nicht abhelfen werden. Die blosse Vermehrung des Fuhrparks selbst um 150 Güterwagen wird dem Betriebe auf der Hinterpommerschen Eisenbahn so lange nicht zu gute kommen, als die bisherige Verbindung mit der Berlin-Stettiner Bahn fortdauert, und die Direktion dieser Aktiengesellschaft, welche gegenüber der Staatsgarantie gar kein eigenes Interesse bei der Hebung des Verkehrs und der Vermehrung der Einnahmen der Hinterpommerschen Bahn besitzt, in der Lage bleibt, den gesammten zu ihrer Verfügung stehenden Fuhrpark bei gegebenen Veranlassungen auf der alten Stammbahn zu verwenden.

Gründlich und nachhaltig kann deshalb den vom Staate garantirten, von der Aktiengesellschaft aber im Interesse ihrer Aktienbahn verwalteten Bahnstrecken nur dadurch geholfen werden, dass entweder, wenn und sobald möglich, die bisherige Verbindung mit der Berlin-Stettiner Gesellschaft gelöst, oder aber bis dahin das staatliche Aufsichtsrecht so gehandhabt wird, dass die Betriebsmittel der garantirten Zweigbahnen diesen und den von ihnen durchschnittenen Landestheilen auch wirklich zu gute kommen. Nur auf diesem Wege und wenn gleichzeitig der die Rentabilität schädigende Tarif den Produkten Pommerns angepasst wird, werden die Staatszuschüsse beseitigt werden und die Zweigbahnen ihren Zweck als Meliorationsbahnen erfüllen können. Dass der Staatszuschuss sich auf der bisherigen Höhe hält, ist so lange natürlich, als die Mangelhaftigkeit und Unzulänglichkeit des Betriebes der Provinz zu ihrem und der Staatsfinanzen Nachtheile die Benutzung der Eisenbahn zum Güterverkehr unmöglich machen."

Gleiche bezw. noch weitere Bedenken gegen die Bewilligung einer Staatsgewähr für Eisenbahnen werden in einem unter dem 20. Oktober 1871 erstatteten, nachstehend auszugsweise mitgetheilten Immediatberichte über die Ausführung des Preussischen Theiles der Eisenbahn Fulda-Meiningen hervorgehoben:

„Das Staatsministerium hat sich schon seit einer Reihe von Jahren überzeugt, dass das System der Staatsgarantie für Eisenbahnen zu verlassen sei, namentlich deswegen, weil Gesellschaften, welche garantirte Strecken mit nicht garantirten Linien gemeinsam besitzen, zu wenig darin kontrolirt werden können, ob sie den Betrieb auf den garantirten Strecken vernachlässigen und die dafür bestimmten Betriebsmittel einseitig zu Gunsten der nicht garantirten Linien ausbeuten. Der Schaden, welcher sich in einigen Fällen für die Staatskasse und für den Verkehr aus derartigen Verhältnissen entwickelt hat, ist so auffällig, dass Eurer Majestät Staatsministerium voraussichtlich einstimmig abrathen würde, irgend eine neue Einrichtung der Art zu genehmigen. Das Privatkapital hat sich in neuerer Zeit dem Eisenbahnbau wieder lebhafter zugewandt. Der Geldmarkt ist gegenwärtig solchen Unternehmungen keineswegs so ungünstig, wie die Eingabe vom 13. d. Mts. andeutet; denn fast täglich bilden sich industrielle Gesellschaften im Lande und finden bereitwillige Zeichner für ihre Aktien. Ich halte es daher für wahrscheinlich, dass die kurze Eisenbahnstrecke von Fulda nach Meiningen, welche das Mittelglied eines weit durchgehenden Verkehrs zu werden verspricht, durch Privatmittel auch ohne Staatsgarantie zu Stande kommen wird. Sollte es aber wider Erwarten nicht geschehen, so würde ich lieber rathen, die auf Preussischem Gebiete liegende Strecke ganz auf Staatskosten zu bauen, bezw. unter Verpachtung des Betriebes an die benachbarte Gesellschaft."

Das Ergebniss dieses Immediatberichtes war, dass die beantragte Staatsgewähr für die Eisenbahn Fulda-Meiningen abgelehnt wurde. —

Unter dem 11. Dezember 1869 lenkt Fürst Bismarck die Aufmerksamkeit des Handelsministers Grafen Itzenplitz auf die Nothwendigkeit einer wirksameren Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnangelegenheiten, auf die aus der Zersplitterung der Deutschen Eisenbahnen erwachsenden Nachtheile, sowie auf die Herbeiführung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizeireglements, unmittelbarer Abfertigung im Personen- und Güterverkehr und gleichmässiger billiger Tarife:

„Eurer Excellenz Bestreben, für die Belebung des Eisenbahnbetriebs neue Wege zu finden, hat bei der Diskussion über den Etat des Handelsministeriums eine neue Gelegenheit seiner Bethätigung gefunden. Um so gewisser darf ich hoffen, dass Eure Excellenz mit mir darüber einverstanden sein werden, dass es sich empfiehlt, die Bestimmungen in Artikel 42—45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes*) für die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs in höherem Maasse als bisher zu verwerthen. Von der Befugniss, welche dort dem Bunde verliehen ist, hat man bisher meines Wissens — abgesehen von einem einzelnen, die Benutzung der Kölner Rheinbrücke betreffenden Fall — noch keinen Gebrauch gemacht. Uebelstände, welche durch die Zersplitterung der Deutschen Eisenbahnen unter zahlreiche Staats- und Privatverwaltungen entstanden sind, und welche früher nur im Wege der Verhandlungen mit den verschiedenen Staatsregierungen resp. den einzelnen Eisenbahngesellschaften beseitigt werden konnten, würden jetzt durch sachkundige Handhabung der allegirten Verfassungsartikel leichter zu heben sein, so dass die Eisenbahnen des Bundesgebiets in der That wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, mit übereinstimmenden Betriebseinrichtungen und Bahnpolizeireglements, mit ineinander greifenden Fahrplänen, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr, und mit möglichst gleichmässigen billigen Tarifen, namentlich auch für landwirthschaftliche Produkte, Salze und Dungmaterialien. Ich meine, dass das Interesse des Preussischen, wie des allgemeinen Deutschen Verkehrs uns mahnt, die Mittel nicht unbenutzt zu lassen, welche die Bundesverfassung uns in der gedachten Beziehung bietet. Eure Excellenz, als Chef der Preussischen Eisenbahnverwaltung, sind besser im Stande als ich, zu übersehen, welche Wege einzuschlagen sind, um die Mittel, welche die Bundesverfassung der Krone Preussen darbietet, im Interesse der materiellen Entwickelung und der nationalen Konsolidation Deutschlands angemessen zu verwerthen. Als Mitglied des Staatsministeriums habe ich das Bedürfniss, mich hierüber im Preussischen Interesse zu informiren und mit dem Königlichen Staatsministerium zu erwägen, ob und welche Anträge etwa an die Bundesverwaltung zu stellen sind. Eure

---

*) Die betreffenden 4 Artikel der Verfassung des Norddeutschen Bundes lauten:

Artikel 42. Die Bundesregierungen verpflichten sich, die im Bundesgebiete belegenen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Artikel 43. Es sollen demgemäss in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizeireglements eingeführt werden. Der Bund hat dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmitteln so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniss es erheischt.

Artikel 44. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Artikel 45. Dem Bunde steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Derselbe wird namentlich dahin wirken:

1. dass baldigst auf den Eisenbahnen im Gebiete des Bundes übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden;
2. dass die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniss der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

Excellenz ersuche ich daher, Ihre Ansicht über den Gegenstand mir so bald als thunlich mitzutheilen."

Die von dem Grafen Itzenplitz dieser Anregung gegenüber eingenommene Stellung ergibt sich aus dem nachfolgenden, von dem Fürsten Bismarck in seiner Eigenschaft als Preussischer Ministerpräsident an sich selbst als Kanzler des Norddeutschen Bundes gerichteten Schreiben vom 10. Januar 1870:

„Als Vorsitzender des Preussischen Staatsministeriums habe ich im Interesse des Preussischen Eisenbahnverkehrs den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Grafen von Itzenplitz durch das abschriftlich beifolgende Schreiben vom 11. Dezember v. J. darauf aufmerksam gemacht, dass es sich empfehlen dürfte, die Bestimmungen in Art. 42 bis 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes für die Entwickelung des Norddeutschen Eisenbahnverkehrs in höherem Maasse als bisher zu verwerthen. Ich erbat mir dabei seinen Rath darüber, welche Wege zu diesem Behufe einzuschlagen seien.

In dem abschriftlich beifolgenden Antwortschreiben erkennt der genannte Herr Minister die Bedeutung der in Gemässheit der Anträge des Königlichen Handelsministeriums seiner Zeit in die Bundesverfassung aufgenommenen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in vollem Maasse an, hebt hervor, dass der Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen schon in vieler Beziehung das leiste, was durch Anwendung der Bundesverfassungs-Bestimmungen zu erreichen wäre, und empfiehlt:

1. den „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen" obligatorische Geltung für die Bahnen des Norddeutschen Bundes zu verschaffen;
2. die „Allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes vom 1. Juli 1868" als Bahnpolizei-Reglement des Norddeutschen Bundes, sowie
3. das „Reglement für den Vereins-Güter- und Personenverkehr vom 1. März 1865" als Bundes-Betriebsreglement zu adoptiren;
4. bei den Bundesregierungen darauf hinzuwirken, dass sie bei neuen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne sich vorbehalten, desgleichen
5. in die Statuten die Verpflichtung aufnehmen, auf Verlangen der Staatsregierung bei grösseren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koks und event. der übrigen im Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen, während das Mittel, die Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung zu niedrigen Tarifen zu zwingen, bedenklich erscheine;
6. die Bildung eines besonderen Eisenbahnausschusses bei dem Bundesrath in Erwägung zu ziehen.

Wenn von Preussischem Standpunkte aus ein Interesse vorliegt, durch Ausführung der gedachten Bestimmungen der Bundesverfassung die Entwickelung des Preussischen Eisenbahnverkehrs in seinen Beziehungen zu dem der übrigen Bundesstaaten zu fördern, so wird dem Bunde neben dieser Aufgabe der Beruf obliegen, von den Befugnissen, welche die Verfassung ihm gewährt, jeden Gebrauch zu machen, welcher geeignet ist, die nationalen Sympathien für die Bundesinstitutionen zu kräftigen. Jede Befriedigung berechtigter Wünsche des Publikums, jede Abstellung allgemein empfundener Uebelstände im Betriebe einzelner oder mehrerer Bahnen, jede Erleichterung des Verkehrs, welche dem Bunde beizumessen ist, wird gerade im Gebiete des Eisenbahnverkehrs von der Gesammtheit der Bevölkerung täglich und unmittelbar empfunden und dem Bunde gedankt werden. Derselbe ist durch die in Abschnitt VII der Verfassung enthaltenen Bestimmungen befähigt, sich und seinen Institutionen in weiten Kreisen, und namentlich in solchen, wo sie bisher fehlen, Sympathien zu erwerben.

Aus diesen Gründen ersuche ich Eure Excellenz, den Gegenstand im Schosse der Bundesverwaltung baldigst in Erwägung zu ziehen."

(Fortsetzung folgt.)

Die Gasmaschine, ihre Entwickelung, ihre heutige Bauart und ihr Kreisprozess.

Von R. Schöttler, Professor in Braunschweig.

Im Verlage von Benno Göritz in Braunschweig ist in diesem Jahre die zweite, gänzlich umgearbeitete Auflage des Schöttlerschen Werkes über die Gasmaschine erschienen.

Der Verfasser ist auf dem Gebiet des Gaskraft- und Heissluftmaschinenwesens rühmlichst bekannt. Die erste Auflage seines Buches ist mit allseitigem Beifall aufgenommen und der uns jetzt vorliegenden, weit umfangreicheren zweiten Auflage glauben wir denselben Erfolg voraussagen zu können.

Der Verfasser ist nicht nur der Fachgelehrte, der es versteht, seinen Leserkreis durch klare wissenschaftliche Erörterung zu fesseln und über Punkte Aufklärung zu geben, die häufig unbeachtet bleiben oder falsch beurtheilt werden, er ist auch der praktische Ingenieur, der die Bedürfnisse der Werkstatt und sonstigen Arbeitsstätten kennt. Wenn von so sachkundiger Seite die Entwickelung des Gasmaschinenbaues vorgeführt, deren Wirkungsweise beleuchtet wird, so kann der Nutzen nicht ausbleiben. Jeder, der sich auf dem Gebiet umsehen will, wird Belehrung und Anregung finden. Und das Gebiet ist gross!

Die Gasmaschine ist ein wahrer Segen für das Kleingewerbe und gilt zur Zeit für städtische Verhältnisse als die beste Lösung der Kleinkraftmaschinenfrage. Viele tausende solcher Maschinen sind im Betriebe. Auch im Eisenbahnbetriebe haben Gasmaschinen vielfach Anwendung gefunden, sei es zu Wasserhebevorrichtungen, zur Bewegung von Schiebebühnen oder zur Bedienung von Arbeitsmaschinen in entlegenen Theilen grosser Reparaturwerkstätten. Das Buch wird daher für weite Kreise ein willkommener Rathgeber sein.

Das, was das Schöttler'sche Buch noch besonders auszeichnet, ist die ausserordentlich klare Darstellungsweise. Wie oft müssen wir gerade das an den Werken unserer Gelehrten vermissen! Das Studium des Buches ermüdet nicht, ein Vorzug, den der Maschineningenieur, der sich Belehrung holen will, besonders zu schätzen wissen wird. Wir werden nicht gequält mit gelehrten Streitfragen und Formelnentwickelungen, die leider so oft als schmückendes Beiwerk mit den Haaren herbeigezogen werden, um einem Buche den ersehnten gelehrten Anstrich zu verschaffen. Schöttler gibt nicht mehr, als zum Verständniss nöthig ist und dabei kommt die Wissenschaft keineswegs zu kurz, im Gegentheil, so wie sie geboten wird, fällt sie auf fruchtbaren Boden. Das vom Verfasser eingeschobene Kapitel aus der mechanischen Wärmetheorie ist eine mustergültige Abhandlung. In die Gesetze des Kreisprozesses der Gasmaschinen werden wir ohne Weitschweifigkeit eingeführt und doch bleibt dabei nichts unberücksichtigt; denn der Verfasser hat die Aufgabe, welche er sich gestellt hat, gründlich studirt und zeigt uns, wie man sich in einen Gegenstand vertiefen kann, ohne dabei umständlich zu werden. Manch' anderer Fachgelehrte kann sich hieran ein Muster nehmen, mancher, den die liebe Eitelkeit plagt, seinem Leserkreise klar zu machen:

„Seht einmal, was bin ich für ein gescheiter Kerl!"

Es ist zweifellos sehr schwierig, auf einem dem Interessenkampfe ausgesetzten Gebiete ein sachliches Urtheil sich zu bilden. Wo so viele geschäftliche Interessen der Fabrikanten mitsprechen, wo durch geschickte Reklame Meinung für die eine oder andere Bauart von Maschinen gemacht worden ist, wird man leicht gezwungen, durch die Brille zu sehen, die einem ein findiger Geschäftsmann aufgesetzt hat, ohne dass man es merkt. Wir wollen auch diese Reklame nicht verdammen. Sie ist bei dem jetzigen Geschäftsleben unvermeidlich und vielfach nützlich; denn manche brauchbare Erfindung würde ohne sie auf ewige Zeiten unter den Stössen von Patentschriften vergraben worden sein. Haben wir aber einen Führer zur Hand, wie das Schöttler'sche Werk, wo einerseits mit peinlicher Gewissenhaftigkeit in einer geschichtlichen Uebersicht

vorgeführt wird, welchen Entwickelungsgang das Gasmaschinenwesen genommen hat, andererseits mit rücksichtslosem Freimuth die Schwächen aufgedeckt werden, welche den einzelnen Systemen noch anhaften, so wird die Entscheidung für die eine oder andere Maschine im gegebenen Fall nicht schwer werden. Wer das Buch zu lesen versteht, kann sich Enttäuschungen ersparen.

Wir Deutschen haben es so oft erleben müssen, dass die Gedanken unserer grossen Erfinder erst von Ausländern ausgeführt und ausgebeutet wurden. Der Deutsche war der Büchergelehrte, der scharfe Denker, welcher den auf manchen Naturgesetzen ruhenden Schleier lüftete. Wenn nun alles sehr schön klargestellt, die Nothwendigkeit des Tüpfelchens über dem i bewiesen war, dann hatte das Ausland schon lange verstanden, Geld aus der Erfindung zu machen und zu ernten, was Deutsche Gelehrsamkeit gesäet hatte. Das hat uns mit Recht den Ruf der Deutschen Schwerfälligkeit eingebracht. Selbstloses Forschen verdient gewiss das höchste Lob. Wer sich aber mit der Befriedigung seines Wissensdranges begnügt, kann dabei verhungern; er opfert sich auf, ohne dem Vaterlande etwas zu nutzen. In dem Kampf ums Dasein, den nicht nur die einzelnen, sondern auch die Völker mit einander führen, da steht der Erfinder obenan, der schnell und sicher seine Erfindung der Allgemeinheit nutzbar zu machen versteht, und dass er sich bei der Ausbeutung seiner Gedanken nicht vergisst, ist ganz selbstverständlich, darüber braucht keiner die Nase zu rümpfen.

Wir erfahren aus dem Schöttler'schen Buche, dass auf dem Gebiete des Gasmaschinenbaues ausnahmsweise die Deutschen früher aufgestanden sind. Auf der zweiten Pariser Weltausstellung 1867 hatten Langen und Otto in Deutz ihre damals neuerfundene atmosphärische Gasmaschine ausgestellt. Der Erfolg war nicht plötzlich, aber nachhaltig. Die Maschine gebrauchte weniger Gas als alle anderen, erwies sich also für das Kleingewerbe besonders brauchbar und konnte mit der Dampfmaschine in Wettbewerb treten, in vielen Fällen diese verdrängen. In zehn Jahren setzte die Deutzer Fabrik über 4000 Gasmaschinen ab, der beste Beweis für deren Brauchbarkeit.

Die der Otto'schen Maschine eigenthümlichen Grundgedanken sind allerdings von Otto nicht zuerst ausgesprochen. Es ist nachgewiesen, dass einigen Italienern, Franzosen usw. das Vorrecht des Gedankens bewahrt bleiben muss. Schöttler sagt dazu:

„Aus allem diesem hat man nun wohl folgern wollen, dass Otto überhaupt keine Erfindung gemacht habe, dass er nur als geschickt im Entwerfen die Gedanken früherer Erfinder in eine brauchbare Form gegossen habe. Wer da weiss, wie weit es von einem hingeworfenen Gedanken bis zur Ausführung einer Maschine ist, wird diese Ansicht nicht theilen. Die Patente und Schriften der älteren Erfinder waren kaum bekannt geworden und längst vergessen, als Otto mit seiner Maschine die Bewunderung der Welt herausforderte. Erst dem eifrigen Spüren solcher, die an den Erfolgen Otto's theilnehmen wollten und dazu die Erlaubniss zur Benutzung seiner Erfindung bedurften, welche sie nur durch Vernichtung seiner Patente erlangen konnten, ist es gelungen, diese vergessenen Schriften wieder an das Tageslicht zu fördern. Gewiss haben sie der Wissenschaft damit einen Dienst geleistet, gewiss ist es billig, dass man der Männer gedenkt, welche schon so frühe die grundlegenden Gedanken einer grossen Erfindung fassten, aber die Erfindung selbst haben diese nicht gemacht; nicht ihnen, die ihre Gedanken nicht auszuführen wussten, welche fast 15 Jahre, in denen doch gewiss eifrig nach der brauchbaren Gasmaschine gesucht wurde, verstreichen liessen, ohne dass irgend ein Erfolg sich zeigte, ist unsere heutige Gasmaschine zu verdanken, sondern allein dem Scharfsinn und der Ausdauer Otto's verdanken wir sie. Ehre, dem Ehre gebührt! In der That hat denn auch keiner der Vorgänger Otto's, soweit sie zur Zeit seiner Erfindung noch unter den Lebenden weilten, ihm sein Erfindungsrecht streitig zu machen gesucht.

In der That ist der ‚Otto' eine der schönsten Erfindungen im Gebiete des Maschinenbaues, ein glänzendes Zeugniss eisernen Fleisses und tiefsten Nachdenkens; seinem ‚Erfinder aber wird die Anerkennung der Nachwelt nicht fehlen, wie ihm diejenige der Gegenwart bereits im vollen Maasse gezollt wird.

Es ist wirklich nicht leicht, sich eine angenehmere Betriebsmaschine zu denken, als diese. Kein Heizer, aber auch kein Oelgiesser, kein Lärm, grösste Reinlichkeit; jederzeit ist sie bereit zur Thätigkeit und ihre saubere Ausführung fordert schon von vornherein zu sorgfältiger Wartung, welche indessen nur in geringem Maasse erforderlich ist, auf. Was aber den Kostenpunkt anbetrifft, so steht der Gasverbrauch der heutigen Maschine nur wenig höher, als derjenige der alten atmosphärischen Maschine; die kleinen Nummern gebrauchen im Mittel 1 cbm für das Stundenpferd, während für die grösseren Ausführungen — es gibt deren bis zu 100 e — dieser Satz sich auf ¾ cbm ermässigt.

Deshalb war auch der Erfolg der Maschine ein ganz ausserordentlicher und nachhaltiger; in 10 Jahren wurden über 20000 Stück davon verbreitet, und ihr Gebiet wächst täglich; im Auslande ist sie dem Gewerbe ein gleich hilfreicher Freund geworden, wie in unserem Deutschland; denn diesmal gilt der Prophet etwas in seinem Vaterlande."

Als ein weiterer Vorzug des Buches verdient die übersichtliche Anordnung des Materials hervorgehoben zu werden. Der Verfasser vertheilt den Stoff in 3 Abschnitte. Im ersten gibt er den schon erwähnten Ueberblick, im zweiten finden wir eine Beschreibung der verschiedenen Maschinen. Es werden bis auf die neuesten 4 Gruppen unterschieden; die vollkommenste ist die von Otto. Der dritte Theil des Buches ist wissenschaftlicher Natur, das Kapitel über Wärmetheorie im zweiten Theil bildet den Uebergang. Der Kreisprozess der Maschinen wird auf das Sorgfältigste der Prüfung unterzogen, um den etwaigen praktischen Werth gegenüber den theoretischen Ergebnissen festzustellen.

Was nun die wissenschaftliche Seite anbelangt, so ist ja bekannt, dass eine befriedigende Theorie für die Gasmaschine noch fehlt. Indessen muss zugegeben werden, dass in Erkenntniss des Wesens der Gasmaschine manche Fortschritte gemacht oder angebahnt sind und manche falsche Anschauung beseitigt worden ist.

Schöttler hat es sich zur Aufgabe gestellt, diese Fortschritte im Können und Wissen zusammenzufassen und wenn wir das Buch aus der Hand legen, müssen wir anerkennen, dass die Aufgabe kaum vollkommener gelöst werden konnte, als geschehen. Kolle.

Strassenbahn-Verkehrspolitik.

Wie von einer Eisenbahn-, so lässt sich auch von einer Strassenbahnpolitik sprechen. Während erstere zu betreiben überwiegend Aufgabe des Staates sein wird, weil die durch den Eisenbahnverkehr erzielbaren Vortheile für Handel, Gewerbe, Wohlstand und Wohlfahrt sich nicht auf engere örtliche Kreise beschränken, sondern der Gesammtbevölkerung zu gute kommen und umgekehrt die Eisenbahnen ein wirksames Mittel sind, die Verkehrsziele des Staates zu fördern, wird letztere überwiegend den Ortsverwaltungen zufallen, auf welche sich der Wirkungskreis und Vortheil aus dem Strassenbahnbetriebe zumeist zu beschränken pflegt. Zwar können die Strassenbahnen auch in den Dienst des weiteren Verkehrs gestellt werden, sofern dafür gesorgt wird, dass die von auswärts kommenden Reisenden und herbeförderten Güter mittelst Strassenbahnen in das Ortsinnere oder durch dasselbe nach den Stellen (Bahnhöfen, Schiffladestellen) gebracht werden, von wo ihre Weiterbeförderung geschehen soll, so dass keineswegs jedes Interesse der Staatsgewalt an Gestaltung des Strassen-

bahnnetzes und der Betriebseinrichtungen fehlt. So hat z. B. schon verschiedentlich die Staatsgewalt zu dem Verlangen Anlass genommen, dass nach Aussenbahnhöfen die Strassenbahnen geführt würden. Ueberwiegend dagegen handelt es sich beim Strassenbahnverkehr um die Ortsbevölkerung, um deren Wünsche, Bedürfnisse und wirthschaftliche Lage. Daher kommt es auch, dass bisher nirgends an eine Verstaatlichung, sondern bisher stets nur an eine Verstadtlichung der Strassenbahnen, d. h. an die Einfügung ihrer Anlage und ihres Betriebes unter die Gegenstände der Gemeindethätigkeit und nicht der staatlichen Wirksamkeit gedacht wurde. Deshalb lässt sich von einer städtischen Verkehrspolitik hinsichtlich des Strassenbahnwesens sprechen.

In welchen Richtungen die gemeindebehördliche Fürsorge im Gebiete des Strassenbahnwesens einzutreten habe, darüber haben im Zeitenverlaufe die Ansichten gewechselt. Ursprünglich meinte man der Anlage und dem Betriebe thunlichst entgegen wirken zu sollen, um nicht in den Wirkungskreis der damals bestandenen anderweiten Fahrgelegenheiten einzugreifen, deren Unternehmern Abbruch zu thun, ihren Wohlstand zu stören und ihre Steuerkraft zu lähmen. Anderwärts glaubte man sowohl die Haupt-Verkehrsstrassen, als auch die vornehmeren Ortstheile von Schienenwegen und den Strassenbahnbetrieb freihalten zu sollen, indem man ihm einen den sonstigen Verkehr störenden und für die Bewohnerschaft unbequemen Einfluss zuschrieb. Hier wie dort sah man in der Anlage und dem Betriebe lediglich ein eigennütziges gewerbliches Unternehmen, vermisste darin noch jede Rückwirkung auf das Gemeinwohl und glaubte sich eben nur der Neuerung nicht verschliessen zu dürfen. Nur vereinzelt erfasste man die Tragweite der Neuerung, ihren verkehrsregelnden Einfluss, ihre Bedeutung für die Hebung des Gewerbes und Handels und damit des Wohlstandes und versprach sich von ihr eine Verbesserung der Wohnungsverhältnisse, des Gesundheitszustandes und der Sittlichkeit der Ortsbevölkerung und folgeweise des Gemeinwohles. In Würdigung des mittelbaren Nutzens, welcher der Anlage und dem Betriebe entspringen müsse, entschloss man sich hier sogar zu Opfern aus Gemeindemitteln, um die Segnungen aus Anlage und Betrieb zu erlangen. Mittlerweile hatten einzelne Betriebe günstige wirthschaftliche Erfolge erzielt und einen Gewinn herausgewirthschaftet. Jetzt eröffnete sich ein neuer Gesichtspunkt in der Frage, ob und in wie weit man aus der Verkehrsvermittelung mittelst Strassenbahnen der Gemeinde eine Einnahmequelle schaffen könne, welche ihr bei den sonstigen öffentlichen Beförderungsbetrieben ausnahmslos verschlossen ist. Man suchte sich in Forderungen zu überbieten, die theilweis sogar die Unternehmen in Verfall gerathen liessen, theilweis am Zustandekommen hinderten.

Damit noch nicht zufrieden, begann sich die Ansicht Bahn zu brechen, Anlage und Betrieb von Strassenbahnen in das Gebiet der Gemeindewirthschaft zu ziehen und der Privatunternehmung gänzlich zu verschliessen. Mit den üblichen Schlagworten, „dadurch die Benutzung erleichtern, die Fahrpreise herabsetzen, die Arbeiter vor den Besitzenden bevorzugen, die Wohnungsverhältnisse verbessern zu können" schürte man den Brand gegen das Bestehende, ohne selbstredend merken zu lassen, inwieweit Sondergelüste (z. B. die Absicht, Strassenbahnen in das eigene, erst zu erschliessende Bauland zu erhalten, um solches vortheilhafter zu verwerthen) die Haupt-Triebfeder der eigenen Vorschläge bildeten.

So hat sich denn im Zeitenverlaufe eine städtische Strassenbahnpolitik von absonderlicher Vielgestaltung herausgebildet. Ob diese Vielseitigkeit sich behaupten oder zu Gunsten nur einer Ansicht, welche thatsächlich das Richtige trifft, weichen wird, dürfte durch ein aufzusuchendes und zu findendes Verkehrsgesetz, worunter die den Verkehr beherrschenden Regeln zu verstehen sind, wesentlich geklärt werden, insofern es die Verkehrsbedürfnisse nach Ursache und Umfang und die Leistungsfähigkeit des Strassenbahnbetriebes zur Verkehrsbewältigung je nach der Einrichtung und Betriebsweise aufdeckt und damit beurtheilen lässt, wo das Gemeinwohl am weitesten zu seinem Rechte kommt.

Dr. Karl Hilse.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1169 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Dresden am 27./28. Februar d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Aussschusssitzung soll am 28. Mai d. J. — Vormittags 10 Uhr — in Berlin stattfinden) (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1213 vom 11. d. Mts. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Betriebsübernahme verschiedener Bahnstrecken seitens der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1229 vom 11. d. Mts. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Aufnahme der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Verein (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Reichsrath und die Rechtslage der Privateisenbahn-Bediensteten.

Der Budgetausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses arbeitet mit wahrer Dampfkraft, wovon die übergrosse Anzahl der nachstehenden Eisenbahnverhandlungen zeugt. In einer derselben hat Sektionschef Dr. von Wittek über eine Petition von Kondukteuren, wegen Aufbesserung ihrer Lage, folgende treffende Bemerkung gemacht:

Unbeschadet der Wahrung der im Eisenbahndienste vor allem unerlässlichen strengen Disziplin erscheint die Rechtslage der Privateisenbahn-Bediensteten allerdings dadurch prinzipiell beeinträchtigt, dass es derzeit eigentlich kein Forum gibt, an welches in Disziplinarangelegenheiten mit Aussicht auf Erfolg appellirt werden kann, indem einerseits der Verwaltungsgerichtshof den Administrativbehörden nur die reformatio in pejus, nämlich das Recht einer eventuellen Verschärfung der von den Bahnverwaltungen ausgesprochenen Disziplinarstrafen auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung zuerkennt, andererseits die Gerichte die bezüglichen Ansprüche der Bediensteten in letzter Zeit regelmässig als öffentlich-rechtliche Angelegenheit behandeln und an die Administrativbehörden verweisen. Es liege hier also ein negativer Kompetenzkonflikt zwischen Verwaltungsbehörden und Gerichten vor, zu dessen Entscheidung verfassungsmässig das Reichsgericht berufen wäre. Die Regierung beabsichtige übrigens bekanntlich eine Reform der bezüglichen Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung, und seien die einschlägigen Vorbereitungen bereits im Zuge; da jedoch bei einer derartigen Reform im Einvernehmen mit der Ungarischen Regierung vorgegangen werden müsse, dürfte wohl noch einige Zeit vergehen, bis die angestrebte Reform zustande kommt, und erübrigt inzwischen wohl nichts anderes, als dass von einem der Betroffenen der Versuch gemacht werde, die Frage des Kompetenzkonfliktes durch Anrufung des Reichsgerichts zum Austrag zu bringen.

Stand der Bahnprojekte in Oesterreich.

Infolge von diesfälligen Interpellationen gab der Minister folgende Auskünfte:

a) Die Herstellung der Bahnlinie Troppau-Ratibor steht nach dem Staatsvertrage in Konnex mit jener der Linie Barzdorf-Ottmachau. Der Preussische Theil letzterer Strecke ist auch durch namhafte Beiträge der Oesterreichischen Interessenten derzeit als gesichert zu betrachten. Bei der Oesterreichischen Strecke sind die Verhandlungen wegen Erhöhung der Beitragsleistungen im Zuge. Die Oesterreichischen Interessenten in der Nähe von Barzdorf werden indess schon vor dem Ausbau der Preussischen Strecke einen gewissen Vortheil haben. Der geäusserte Wunsch wegen Bedachtnahme auf die Möglichkeit einer Fortsetzung bei den Stationserweiterungen für den Anschluss der Schlesischen Lokalbahnen der Nordbahn wird bei der Projektgenehmigung berücksichtigt werden.

b) Wegen Errichtung einer Station im Zuge der Königlich Sächsischen Staatsbahnlinie Eger-Plauen auf Oesterreichischem Gebiete bei Fleissen wurden bereits in den Jahren 1869 und 1870 resultatlose Verhandlungen geführt. Den im Jahre 1883 wieder eingeleiteten Erhebungen zufolge erklärten sich die Bezirksvertretung Wildstein und die Gemeinde Fleissen bereit, zu den Herstellungskosten zusammen einen Beitrag von 7000 fl. Oe. W. zu leisten. Hierauf wurde die Intervention des Ministeriums des Aeussern in Anspruch genommen, um mit Rücksicht auf die Opferwilligkeit der Interessenten die fragliche Stationserrichtung zu erreichen. Es hat nunmehr die Sächsische Regierung mit Rücksicht auf die unverhältnissmässig hohen Herstellungskosten der Errichtung der fraglichen Station nicht zugestimmt, nachdem auch die Bedeckung der Verzinsung der Herstellungskosten, sowie der erforderlichen Ausgaben für die Unterhaltung der Station selbst und für das dort zu stationirende Eisenbahn- und Zollpersonal sich nicht voraussehen lässt. Ueber die Frage, ob man aus Staatsmitteln einen Beitrag leisten könnte, kann ich mich heute nicht äussern. Ein Präcedens einer solchen Beitragsleistung bei einer nicht im Eigenbetriebe des Staates stehenden Bahn ist nicht vorhanden.

c) Auf die Anfrage in betreff der Errichtung einer Station bei Schlappenhof auf der Linie Eger-Waldsassen der Bayerischen Staatsbahnen ist der neueste Stand dieser Angelegenheit wie folgt: Mit Note vom 7. Februar d. J. hat das Bayerische Ministerium des Aeussern sich bereit erklärt, die Anlage einer Haltestelle bei Schlappenhof in Betracht zu ziehen. Dabei wurde jedoch der Vorbehalt gemacht, dass sowohl der Personen- als der Güterverkehr auf die Strecke von Eger nach Schlappenhof und umgekehrt, also auf das Innere des Oesterreichischen Zollgebietes und auf die zur Tageszeit verkehrenden fahrplanmässigen Züge beschränkt werde. Zugleich wird verlangt, dass die Interessenten die Kosten der zur Sicherung des Zollgefälles erforderlichen besonderen Einrichtungen tragen, wie auch nach den in Bayern allgemein geltenden Grundsätzen sich an dem Herstellungsaufwande der Haltestelle durch unentgeltliche Hergabe des Grundes und Bodens sowie Bezahlung der Hälfte der mit 60 000 ℳ veranschlagten Baukosten betheiligen. Zur einvernehmlichen Feststellung der Ausführungsmodalitäten soll demnächst eine kommissionelle Berathung der betheiligten Verwaltungen stattfinden.

d) Auf die Anfrage wegen Ausführung der vom Bukowinaer Landtage unter Subventionszusicherung befürworteten Bahnverbindung von der Czernowitzer Bahn zum Dniester liegt ein Antrag oder eine Konzessionswerbung wegen einer solchen Fortsetzung zu den Bukowinaer Lokalbahnen nicht vor, der Minister sei jedoch bereit, die in der Resolution des Bukowinaer Landtages ausgesprochenen Wünsche in Erwägung zu ziehen.

e) Bezüglich der urgirten Bahnverbindung Karlsbad-Johanngeorgenstadt erscheint die Realisirung dieser Eisenbahnverbindung zum Theil auch von dem derzeit noch nicht gesicherten Ausbau der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad abhängig. Indess sei ein Fortschritt in technischer Hinsicht insoweit zu konstatiren, als es möglich geworden ist, die ursprünglich gestellten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahn und mithin auch die bisher veranschlagten, der voraussichtlichen Rentabilität nicht entsprechenden Anlagekosten theilweise herabzumindern. Auf den solcherart geschaffenen Grundlagen werden sohin von den Interessenten neuerliche Projektsstudien zum Zwecke der thunlichsten Herabminderung des Anlagekapitals durchgeführt, und sind die bezüglichen Vorlagen und Finanzirungsanträge abzuwarten.

f) In Bezug auf das Bahnprojekt Fürstenfeld-Hartberg sind die mit den Interessenten und zwischen den betheiligten Ministerien eingeleiteten Verhandlungen soeben zum Abschlusse gelangt, so dass die sichere Erwartung ausgesprochen werden darf, es könnte eine Vorlage wegen finanzieller Unterstützung dieses Bahnprojektes durch den Staat noch in diesem Monate eingebracht werden.

g) Betreffs des Ausbaues der Lokalbahn Budweis-Salnau hat es das Handelsministerium an Bemühungen nicht fehlen lassen, die ertheilte Konzession zur Ausführung zu bringen. Von der Modalität des Staatsbaues als einem weiteren Zugeständnisse an die Interessenten sei bei der gewährten hohen Subvention schon aus prinzipiellen Gründen Umgang zu nehmen. Dem Wunsche der Interessenten entsprechend wurde eine Verhandlung im Handelsamte anberaumt, um die gegenseitigen Ansprüche festzustellen und die Betheiligten einander näher zu bringen. Der bisher günstige Verlauf dieser Verhandlung lässt einen befriedigenden Abschluss in dem Sinne erwarten, dass die Ausführungen des bezüglichen Gesetzes endlich erfolgen werden.

h) Das Projekt Wodnian-Prachatitz verfolgt, ebenso wie das gleichfalls vorliegende Lokalbahnprojekt Wollin-Winterberg, in gleicher Weise den Zweck, die bisher einer Bahnverbindung entbehrenden Gebiete des Böhmerwaldes durch Seitenverbindungen aufzuschliessen, welche volkswirthschaftlich einer längs dem Böhmerwalde hinziehenden Bahnlinie vorzuziehen seien. Nachdem aber für beide Bahnprojekte staatliche Subventionsleistungen in verhältnissmässig hohen Beträgen in Anspruch genommen werden, wurden zunächst Erhebungen eingeleitet, um die Vorfrage auszutragen, welches dieser beiden Projekte in erster Linie zur Ausführung in Aussicht zu nehmen sei. Wenn eine gleichzeitige Sicherstellung beider Projekte in Aussicht genommen werden sollte, so müssten die erhobenen Subventionsansprüche entsprechend herabgemindert werden. Bekanntlich ist auch bei einem dieser Projekte die staatliche Unterstützung in Form einer Reinertragsgarantie angeregt — eine Anregung, der ich prinzipiell nicht abgeneigt bin, die aber in einem anderen Falle auf Opposition gestossen ist.

i) Auf das Bahnprojekt Schrambach-Neuberg übergehend, nehmen die Detailprojektirungsarbeiten auf Grund des im Jahre 1888 bewilligten Kredits hinsichtlich der bei Kernhof beginnenden Steilrampen ihren ordnungsmässigen Fortgang.

k) Bezüglich der Theilstrecke von Schrambach über St. Egyd bis Kernhof liegen dem Handelsministerium Anträge von privater Seite vor, denen zufolge diese Theilstrecke als Lokalbahn unter entsprechender Subventionsleistung des Staates hergestellt werden soll. Die Verhandlungen hierüber sind dem Abschlusse nahe. Sofern auch jene zwischen den betheiligten Ministerien zu einem befriedigenden Ergebnisse führen, würde die Regierung in der Lage sein, mit einer Gesetzvorlage an den Reichsrath heranzutreten.

l) Der Handelsminister verweist bezüglich Lindewiese-Barzdorf auf die von der Lokalbahngesellschaft eingegangene konzessionsmässige Verpflichtung, welche die Höhe der Interessentenbeiträge mit einer mässigen Rentabilität des Anlagekapitals in Beziehung bringt. Er ist bereit, die Anregung wegen annähernder Fixirung der Beitragssumme in Erwägung zu ziehen.

m) Hinsichtlich des Bahnprojektes Marienbad-Karlsbad wird es sich, da neue Vorschläge der Konzessionäre in Aussicht gestellt sind, in der nächsten Zeit entscheiden, ob es für den Staat vortheilhafter ist, ihnen die Ausführung der Konzession zu belassen oder mit der Entziehung der Konzession unter Einziehung der Kaution vorzugehen.

n) Auf die Anfrage in betreff einer eventuellen Subventionirung des den Bahnbau Karlsbad-Johanngeorgenstadt erleichternden Bahnprojektes Joachimsthal-Schlackenwerth ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Staatsverwaltung nur gegenüber konkreten Anträgen und Konzessionswerbungen, wie solche aber für die genannten, sowie für einige andere hier zur Sprache gebrachten Projekte derzeit nicht vorliegen, sowie unter der weiteren Voraussetzung gesicherter Interessentenbeiträge und eines vollständigen Finanzirungsplanes in die Lage komme, Stellung zu nehmen. Wenn auch für Lokalbahnen nicht sehr viel geschehen kann, so pflegen doch im Laufe eines Sessionsabschnittes bei zwei bis drei Lokalbahnprojekten, die wirklich spruchreif sind, die vorhin bezeichneten Voraussetzungen einzutreten. Mit der Anschauung, dass es eine zweckmässigere Form der Staatsunterstützung sei, die Prioritäten zu garantiren, als Stammaktien zu übernehmen, erklärt sich der Minister vollkommen einverstanden, und er wird, soweit er in die Lage kommt, die Berücksichtigung des Staatshaushaltes vorausgesetzt, diese Unterstützungsform sehr gern in Vorschlag bringen.

Antheil des Staates am Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dieser Antheil ist im Budget mit 169 129 fl. für das Jahr 1890 eingestellt. Infolge mehrerer Interpellationen schätzt der Handelsminister den durch die Tarifermässigungen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1890 eintretenden Ausfall auf 400 000 fl. Die Nordbahn ist beschäftigt, ihre wichtigeren Stationen, darunter auch Ostrau, durch Anlage von Vorbahnhöfen für die Zugrangirung zu entlasten. Der Minister wird die ausserdem wünschenswerthe Verbesserung des Bahnhofes Ostrau der Gesellschaft empfehlen. Bezüglich der direkten Fahrkarten verweist der Minister auf den Bericht des Referenten und stellt das detaillirte Verzeichniss der Relationen, in denen direkte Fahrkarten eingeführt wurden, zur Verfügung.

Oesterreichischer Staatseisenbahn-Betrieb.

Bei der Verhandlung dieses Titels waren mehrere Interpellationen gestellt, welche der Handelsminister wie folgt beantwortete:

a) Hinsichtlich der Einbeziehung der Gebahrung der vom Staate für Rechnung der Gesellschaften betriebenen Privatbahnen in den Staatsvoranschlag wurden gegen einen derartigen Vorgang allerdings von Seite des Obersten Rechnungshofes Bedenken in der Richtung erhoben, dass durch eine solche Zusammenlegung verschiedenartiger Gebahrungen die Kontrole nothwendig behindert werde. Bei Aufstellung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1890 sei daher noch der in den Vorjahren beobachtete Vorgang eingehalten, zugleich jedoch in den zugehörigen Erläuterungen eine detaillirte Darstellung der Gebahrung sämmtlicher vom Staate betriebenen Eisenbahnen geboten worden. Die Frage der Budgetirung der vom Staate für private Rechnung betriebenen Eisenbahnen bilde übrigens noch fortdauernd den Gegenstand der Erörterung bei den betheiligten Centralstellen; nachdem jedoch eine Austragung dieser Frage bisher noch nicht erzielt werden konnte, so dürfte es sich empfehlen, noch an der in den Vorjahren eingehaltenen Form festzuhalten. Ueber die Aufnahme einer auf eine andere Budgetirung der hier in Betracht kommenden Bahnen abzielenden Bestimmung in das Finanzgesetz könne sich der Minister dermalen noch nicht aussprechen, da eine solche Abweichung von der bereits typisch gewordenen Fassung des Finanzgesetzes zunächst den Wirkungskreis des Finanzministeriums berühre, dessen Entscheidung daher vorbehalten werden müsse.

b) Das vielfach geäusserte Bestreben nach Einführung eines Zonentarifes an Stelle des dermalen geltenden Kilometertarifes steht eigentlich in auffallendem Gegensatze dazu, dass für den Frachtenverkehr gerade umgekehrt die Ersetzung der üblichen Staffeltarife durch Kilometertarife

verlangt wird. Das gedachte Bestreben habe bereits mehrfach in Kundgebungen von Handelskammern und Gemeinden, sowie auch im Schosse des Staats-Eisenbahnrathes Ausdruck gefunden. Der Minister will die Frage nicht erörtern, ob die unbestreitbare Steigerung der Frequenz auf den Ungarischen Bahnen der Form des Zonentarifes oder nicht vielmehr überhaupt der Verbilligung der vordem hohen Ungarischen Personentarife zuzuschreiben ist. Demgemäss wurde auch ein eingehendes Studium einer Reform der Personentarife im Sinne einer erweiterten Benutzung der Bahnen durch die breiten Schichten der Bevölkerung im Wege der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen eingeleitet. Die Vorschläge der genannten Verwaltungsstelle bilden den Gegenstand der Erwägung der betheiligten Ministerien, und könne ein baldiger Abschluss der Verhandlungen in Aussicht gestellt werden.

c) Bezüglich der Erhöhung des systemisirten Standes der Staatseisenbahn-Beamten bemerkt der Minister, dass diese in der eingetretenen Erweiterung des der Staatseisenbahn-Verwaltung unterstehenden Bahnnetzes ihre Erklärung finde. Die hieraus entspringenden Mehrkosten seien mit ungefähr einer Million Gulden veranschlagt, jedoch würde dieser Mehrbedarf nur successive eintreten, wobei insbesondere bemerkt wird, dass die von den in letzter Zeit in Staatsbetrieb übergegangenen Privatbahnen übernommenen Beamten bereits in den systemisirten Stand eingebracht wurden. Hierdurch erkläre es sich auch, dass bei den höheren Gehaltsklassen eine verhältnissmässig bedeutendere Vermehrung der Stellen eintrete. Es bestehe übrigens die Absicht, in Hinkunft auch bei der Staatseisenbahn-Verwaltung, wie dies bei der Post- und Telegraphenverwaltung schon dermalen geschieht, alljährlich einen Betrag für Vermehrung des Beamtenpersonals in den Staatsvoranschlag einzustellen.

d) Dem Wunsche nach Errichtung einer Eisenbahn-Betriebsdirektion in Czernowitz habe die Regierung nach der Lage der Verhältnisse nicht entsprechen können, zumal ja die aus der Uebernahme der Privatbahnen in den Staatsbetrieb erwarteten finanziellen Vortheile in erster Linie nur durch Herabminderung der Administrationskosten zu erzielen seien. Ueberdies würde für eine Betriebsdirektion in Czernowitz, nachdem die Strecke Lemberg-Czernowitz aus Verkehrsrücksichten unter allen Umständen der Lemberger Direktion unterstellt bleiben müsste, nur das unverhältnissmässig geringe Betriebsgebiet von 278 km verbleiben; die gleichen Erwägungen sprächen auch gegen die Errichtung einer Verkehrsleitung, wie eine solche allerdings für die, von den übrigen Linien vollständig abgetrennten, im Staatsgebiete befindlichen Bahnen in Mähren und Schlesien sich als nothwendig herausstellte. Um jedoch den Wünschen der Bevölkerung der Bukowina nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, sei in der jüngsten Zeit der Wirkungskreis des Bahn-Betriebsamtes in Czernowitz insbesondere in Bezug auf die kommerziellen Agenden und auf die Wagendirigirung wesentlich erweitert worden.

e) Was die sogenannten Ostgalizischen Lokalbahnen anbelange, so liege der Regierung ein Projekt für die Linien von Tarnopol über Dzurin nach Zaleszczyki mit Abzweigungen nach Skala und Iwaniepuste vor; es seien jedoch zunächst noch einige Trassenfragen zur Austragung zu bringen. Hierauf werde es erst möglich sein, auf die vorliegenden Anträge in Absicht auf die Herstellung dieser Bahnen näher einzugehen; immerhin dürften aber diese Anträge unter gewissen Voraussetzungen eine ausreichende Grundlage bieten, um die Sicherstellung der fraglichen Bahnbauten durch eine angemessene Beitragsleistung seitens des Staates zu ermöglichen.

f) Präsident der Staatseisenbahn - Direktion, Baron Czedik, hebt hervor, dass bei der Pensionirung von Beamten der Staatsbahnen stets mit der grössten Rücksichtnahme auf die privaten Verhältnisse derselben vorgegangen wurde und dass bei der Zusammenstellung von zwölf vordem bestandenen selbständigen Verwaltungen in eine einzige Central-Verwaltungsstelle verhältnissmässig nur äusserst wenige Pensionirungen stattfanden, von welchen überdies ein namhafter Theil auf eigenes Ansuchen der Betreffenden erfolgte.

g) Was die Petition der Kondukteure anbelangt, so könne nur betont werden, dass die behaupteten Uebelstände bei den Staatsbahnen absolut nicht bestehen.

Interpellationsbeantwortung betreffend Wagenmangel.

Die Beschwerde der Schärdinger Granit-Gewerkschaften über unzureichende Beistellung von Güterwagen beantwortete der Minister mit dem Hinweise darauf, dass dieser Gewerkschaft 83% des angegebenen Bedarfes an Wagen zugestellt wurden, ein Verhältniss, welches durch den Wagenmangel im Jahre 1889 begründet erschien. Der Minister weist ziffermässig nach, dass die Steinindustrie Schärdings in erfreulicher Zunahme begriffen sei, und hofft, dass die im Zuge befindliche ausgiebige Vermehrung des Fuhrparkes der Staatsbahnen wesentliche Abhilfe schaffen werde.

Angebliche Bauunzukömmlichkeiten.

Die Interpellation, betreffend einige Unzukömmlichkeiten beim Baue des zweiten Geleises der Franz Josefbahn auf der Strecke Kritzendorf-Greifenstein, beantwortete der Handelsminister dahin, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in keiner Weise sich irgend welcher ihr aus dem Bauvertrage zustehenden Ansprüche gegen die Bauunternehmung begeben hat, und dass sich auch diese keines gesetzwidrigen oder inkorrekten Gebahrens schuldig gemacht habe.

Betriebseinnahmen im Januar d. J. Vergleich mit dem Vorjahre.

Im Monate Januar d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 4 877 921 Personen und 7 014 428 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 635 065 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 828 fl. Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 4 042 073 Personen und 6 394 020 t Güter 21 321 997 fl. oder für das Kilometer 840 fl. Daher resultirt für den Monat Januar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,4%. Das auf Grund der Gesammtergebnisse des Monats Januar d. J. für das Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 9 936 fl. und ist somit gegenüber dem in 1889 mit 10 080 fl. berechneten Ergebnisse um 144 fl., mithin um 1,4% ungünstiger.

Neue Eisenbahn-Verbandstarife.

Bei einer im vorigen Jahre abgehaltenen Direktorenkonferenz der Verbandsbahnen schlug die Oesterreichische Nordwestbahn vor, aus den bestehenden 8 Klassen der heutigen Klassifikation deren 3 zu machen, und zwar: a) Stückgüter, b) Transporte von 5 000 kg oder mehr, c) Transporte von 10 000 kg in vollen Wagenladungen. Weiter wurde vorgeschlagen, für gewisse Rohartikel, wie Kohle, Eisen, Holz oder Steine, Spezialtarife zu machen, weil der zu schaffende Wagenladungstarif sich für diese erwähnten Artikel zu hoch stellen würde. Die Vortheile dieser vereinfachten Rechnung liegen, ganz abgesehen von der damit verbundenen Belebung des Handelsverkehrs, auch in der wesentlichen Vereinfachung der internen Manipulation. Die Güterabfertigung wird schneller vor sich gehen können, die Frachtkalkulation mit bestimmteren Faktoren zu rechnen vermögen und schliesslich wird die Kontrole eine zuverlässigere und einfachere sein können. Diese Vorschläge kamen auch bei der von den Ungarischen Staatsbahnen angeregten, in Berlin stattgehabten und in Budapest bezw. München fortzusetzenden Konferenz über die Vereinfachung der Verbandstarife zur Berathung.

Ergänzung der Signalisirungsvorschrift.

Laut Erlass des Ungarischen Handelsministers ist bis dahin, als die von der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz ausgearbeitete neue Signalordnung auch vom Oesterreichischen Handelsminister genehmigt sein wird, ein Hilfssignal mit der Bedeutung: „eine Hilfslokomotive mit Aerzten, Rettungskästen und Tragbetten habe sofort zu kommen,“ eingeführt worden. Dieses Signal besteht aus 5 und 2 Glockenschlägen in gleich kurzen Intervallen dreimal wiederholt (. . . . . — . . — . . . . . — . . — . . . . . — . .) welches Signal von der betreffenden Station durch 5 und 2 Glockenschläge einfach (. . . . . — . .) zu quittiren ist.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die besseren Stimmungsberichte aus Berlin wirken auch hier beruhigend, obzwar man noch die Nachwirkungen der Krise befürchtet; Wien hat keine Ueberspekulation zu bedauern und die wirthschaftliche Lage ist eine gesunde. Darum hat auch der Sturz des Ungarischen Ministerpräsidenten Tisza keine nachtheilige Wirkung auf die Börse ausgeübt; sein hohes Verdienst um das Vertrauen in den Kredit Ungarns, um die Konversion von über einer halben Milliarde Effekten und die nahezu erreichte Parität zwischen der Oesterreichischen und der Ungarischen Rente, welche letztere fast 12% niedriger als die erstere stand, werden ebensowenig, als die unter ihm energisch durchgeführte Bahnverstaatlichung und seine politische Bedeutung in der Geschichte Ungarns je vergessen werden. Die wenigen Umsätze auf dem Transportmarkte zeigten die unentschiedene Haltung desselben. Nur Nordwestbahn (203) stieg, wie die meisten Böhmischen Bahnen, auch nur unbedeutend; dagegen waren Buschtěhrader (Lit. A 1050, Lit. B 423) schwächer, weil ihr bekanntes Gesuch um Kapitalsvermehrung von der Regierung vorläufig abschlägig beschieden wurde; einen stärkern Rückgang haben, ohne bestimmtes Motiv, Nordbahn (2610) und Südbahn (131,25) erfahren; zu gleicher Notiz erhielten sich Elbethalbahn (220,25) und Staatsbahn (224,25), die für den 10. d. Mts. einberufene Generalversammlung der letzteren findet erst im Mai d. J. zugleich mit der ordentlichen Generalversammlung statt.

Aus Nordamerika.

Folgen des Verbots der „Pools".

Der zur Untersuchung der Verhältnisse des Handels mit Fleisch vom Vereinigten Staaten - Senat eingesetzte Ausschuss war überrascht, dass die Eisenbahnen für Privatwagen zum Fleischtransport Meilenmiethe bezahlen, dagegen nicht für Privatwagen zur Viehbeförderung. Nach der von den Bahnbeamten hierüber gegebenen Aufklärung ist für die letztgedachten Wagen die Meilenmiethe abgeschafft, weil dies unbedenklich erschien, während bezüglich der ersteren Wagen solches nicht der Fall war.

Im allgemeinen ist es für eine Bahn wirhschaftlich besser, Privatwagen überhaupt nicht benutzen zu brauchen, da die eigenen Wagen für Rücktransporte ausgenutzt und unausgesetzt im Dienst erhalten werden können. Vom Standpunkt des öffentlichen Nutzens aus entsteht dabei der Vortheil, dass die Bahn durch Stellung ihrer eigenen Wagen verschiedene Versender viel besser bedienen kann, als mittelst der Privatwagen. Aber das, die Verkehrsverträge (pools) verbietende Gesetz verhindert die Eisenbahnen, diese Vortheile zu geniessen und steht daher dem allgemeinen Wohl im Wege.

Die Fleisch- (dressed beef-) Händler sind fest verbündet; die Eisenbahnen sind aber behindert, sich dagegen durch eine ähnliche Verbindung zu vertheidigen. Erstere würden es in ihrer Gewalt haben, die Bahnverwaltungen, welche sich selbst Fleischwagen halten würden, zu zwingen, solche unbenutzt stehen zu lassen, d. h. sie könnten allen Verkehr von solchen Bahnen ablenken, bis letztere sich mit dem „Ring" der Versender auf guten Fuss stellen, sich ihren Bedingungen unterwerfen würden. Aehnlich ist es thatsächlich gegangen beim Petroleumtransport und es ist wahrscheinlich, dass dieselbe Erfahrung gemacht wird gegenüber jeder fest geschlossenen Industrie, welche besondere Formen der Beförderung erheischt.

Andererseits sind die Viehhändler nicht einheitlich verbunden, wenigstens nicht gleich kräftig, als jene. Die Folge ist, dass die Bahnen imstande sind, die Viehtransporte in einer ihrem Vortheil gemässen Weise zu besorgen, welche aber im Vergleich mit der Behandlung der Fleischhändler als unbillig gegen die Viehhändler erscheint.

Das „Pool"-Verbot befähigt hiernach eine monopolisirte Handelsvereinigung, den Bahnen ihre Bedingungen vorzuschreiben in solcher Weise, dass daraus in verschiedenem Grade Nachtheil entsteht, sowohl für die Bahnen selbst, als auch für andere Betheiligte, welche in das Geschäft hineinkommen möchten, und auch gegenüber anderen Geschäftszweigen, welche sich nicht einer gleich vollkommenen Verbindung erfreuen.

Güterverkehr Chicagos.

Eine Anschauung von dem jetzigen Güterverkehr Chicagos in östlicher Richtung gibt die Mittheilung der „Railr. Gazette", dass in der Woche vom 18. bis 25. Januar d. J. 106076 t dorthin abgesandt wurden, gegen 129096 t in der vorhergegangenen Woche und gegen 56509 t in der gleichen Woche des Vorjahres (also in diesem Jahre beinahe 100 % mehr!).

Bei diesen Transporten waren neun Bahnen betheiligt, nämlich

die Michigan Central-Eisenbahn	mit	13,2 %
„ Wabash-Eisenbahn	„	4,7 „
„ Lake Shore & Michigan Südeisenbahn	„	19,6 „
„ Pitts, Fort Wayne & Chicago-Eisenbahn	„	11,5 „
„ Chicago, St. Louis & Pitts-Eisenbahn	„	8,2 „
„ Baltimore & Ohio-Eisenbahn	„	10,2 „
„ Chicago & Grand Trunk-Eisenbahn	„	11,7 „
„ Newyork, Chicago & St. Louis-Eisenbahn	„	8,7 „
„ Chicago & Atlantic-Eisenbahn	„	12,2 „
	zusammen	100,0 %

Die versandten Mengen bestanden in: 6777 t Mehl, 62855 t Getreide, 2681 t Mehlabfällen, 8413 t Pökelfleich, 4352 t Speck, 9167 t zubereitetem Rindfleisch, 934 t Butter, 1522 t Häuten, 144 t Wolle, 4542 t Holz usw. Die 3 Vanderbilt-Linien beförderten 41,5 %, die Pensylvenia-Linien 19,7 % der Gesammtmenge.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Orkanartiger Sturm ist höhere Gewalt. Beweislast.** — Art. 395 H.-G.-B. — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Beklagte hatte einen Transport in einer Schute übernommen. Diese ist im Hafen von Hamburg untergegangen, wie angenommen infolge höherer Gewalt, weil infolge des orkanartigen Sturmes vom 12. Dezember 1886, welcher zu den aussergewöhnlichen Ereignissen zu rechnen ist, gegen deren durch menschliche Kraft nicht abzuwendende Folgen nicht zeitig Vorkehrungen getroffen zu haben, dem Beklagten nicht zum Vorwurf gemacht werden konnte. Sache der Ersatz fordernden Klägerin wäre es gewesen, speziell darzulegen und unter Beweis zu stellen, dass und welche Maassregeln zur Rettung der Schute schuldvoll unterblieben." (Erk. d. I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 4. April 1888; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. VI. S. 200.)

---

v. O. **Rechtlicher Charakter des Dividendenscheines.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn auch die Aktie keine Obligation darstellt, so ist doch der Anspruch des Aktionärs auf einen verhältnissmässigen Antheil am Reingewinn, auf die Dividende, ein obligatorischer gegen die Gesellschaft. Derselbe entsteht als solcher, wenn die Dividende nach Maassgabe des Statuts festgestellt ist. In diesem Zeitpunkte sind auch die in Aussicht gestellten Modalitäten der Dividendenzahlung (Ort, Zeit, Währung) gleichmässig wie der Anspruch auf die festgesetzte Dividende unantastbares Gläubigerrecht geworden. Bis zur Feststellung der Dividende hat aber ein Sonderrecht nicht bestanden und ist daher auch bezüglich der Modalitäten der Grundsatz maassgebend, dass der Aktionär sich den Aenderungen zu unterwerfen habe, welche von den nach dem Gesetze oder dem Stande hierfür zuständigen Organen der Gesellschaft im Interesse dieser und der Gesammtheit der Aktionäre beschlossen werden. Die gleichen Grundsätze finden Anwendung, wenn die Bestimmungen über Zahlungszeit, Zahlungsort oder Währung nicht in der Aktie selbst, sondern in den derselben angehängten Dividendenscheinen kundgegeben sind. Der Dividendenschein begründet kein weiteres Recht, als dem Aktionär selbst zusteht und wird auch mit ihm kein anderes oder weitergehendes Recht übertragen. Daher wirkt jede statutengemässe Aenderung, welcher der Aktionär sich zu unterwerfen hat, auch auf den Inhaber des Dividendenscheines. Daraus folgt aber auch andererseits, dass Aenderungen am Inhalte des Dividendenscheines dann nicht mehr zulässig sind, wenn durch Festsetzung der Dividende das Gläubigerrecht nach Maassgabe der im Scheine enthaltenen Bestimmungen perfekt geworden ist." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. November 1888; Entscheid. Bd. XXII S. 113.)

---

v. O. **Enteignung. Thatsächliche Vorzüge eines Grundstücks, auf welche der Eigenthümer einen Rechtsanspruch nicht hat, können unter Umständen, aber auch nur dann berücksichtigt werden, wenn die Aussicht auf die Fortdauer derselben zur Zeit der Enteignung noch besteht.** Aus den Entscheidungsgründen: „Allerdings können unter Umständen auch solche Vortheile und Vorzüge eines Grundstücks, auf deren Fortdauer der Eigenthümer einen Rechtsanspruch nicht hatte, bei Feststellung der Enteignungsentschädigung in Betracht gezogen werden, dann nämlich, wenn eine begründete Aussicht auf deren Fortdauer besteht, wodurch naturgemäss der Kaufpreis des Grundstücks beeinflusst wird. Es setzt das aber voraus, dass diese den Kaufwerth des Grundstücks erhöhende Aussicht auf Fortdauer der fraglichen thatsächlichen Vorzüge zur Zeit der Enteignung noch besteht. Geht diese Eigenschaft des Grundstücks infolge der die Enteignung veranlassenden Anlage selbst verloren, so kann dieselbe auch bei der Abschätzung nicht berücksichtigt werden, weil für diese der faktische Zustand zur Zeit der Enteignung maassgebend ist. Zwar können Werthverminderungen, welche lediglich Folge der Enteignung sind, dem Eigenthümer nicht zum Schaden gereichen — § 8 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. — (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. November 1889; Eger, Eisenbahnr. Entscheid. Bd. VII. S. 252.)

Rechtsfall, betreffend Konzession der Düsseldorfer Pferdebahn-Gesellschaft.

Unter Bezugnahme auf den in Nr. 11 S. 114 d. Ztg. besprochenen Streitfall der Düsseldorfer Pferdebahn-Gesellschaft gegen die Stadtgemeinde, wegen der Anlage und des Betriebes neuer Linien, hat die I. Civilkammer des Düsseldorfer Landgerichtes unter dem 5. März 1890 dahin entschieden:

1. Der Verklagten wird die Anlage und der Betrieb der Pferdebahnlinie Corneliusplatz-Blumenstrasse-Bismarckstrasse-Central-Personenbahnhof-Kölnerstrasse bis Ecke Ellerstrasse mit einer Seitenlinie nach dem Werhahnen untersagt und wird dieselbe verurtheilt, die etwa trotzdem gemachten Anlagen zu beseitigen und wird festgestellt, dass die Stadt ein Recht zur eigenen Anlage der neuen Linien nicht hat.

2. Die Stadt Düsseldorf wird verurtheilt für die Ausführung der neuen Pferdebahnlinie (Anlage und Betrieb) der Klägerin bei gleichen Bedingungen den Vorzug vor anderen Konzessionsnachsuchern zu gewähren und ihr das günstigste Offert eines Konzessionsnachsuchers zum Zweck der Erklärung über den Eintritt in dasselbe mitzutheilen.

3. Die weitergehenden Anträge der Klage werden abgewiesen.

4. Der Verklagten werden die gerichtlichen Kosten des Rechtsstreits zur Last gelegt; die aussergerichtlichen Kosten der Parteien werden gegeneinander aufgerechnet.

Dieses Urtheil wird gegen eine von der Klägerin zu hinterlegende Sicherheit von 25 000 *M*, sei es in Baar oder in Schuldverschreibungen des Deutschen Reichs oder eines der Bundesstaaten für vorläufig vollstreckbar erklärt.

Den weiteren Verlauf dieser für das Deutsche Strassenbahnwesen bedeutsamen Rechtsfrage, die sich zweifellos bei dem Oberlandesgericht zu Köln und schliesslich dem Reichsgericht noch abspielen wird, zu verfolgen und zu berichten, wird vorbehalten. Dr. Karl Hilse.

Bücherschau.

Bericht über den Binnenverkehr der Vereinigten Staaten für das Amtsjahr 1889. Theil II: Handel und Schifffahrt. Von William F. Switzler, Vorsteher des statistischen Amts, Schatzdepartement. Regierungsdruckerei in Washington. 1889.

Dieser Band handelt von den kaufmännischen, gewerblichen, Beförderungs- und anderen Angelegenheiten der Staaten und Territorien: Arkansas, Colorado, Dakota, Indianer-Territorium, Kansas, Missouri, Montana, Nebraska, Neu-Mexiko, Texas und Wyoming.

Verschiedenes.

Pullman-Gesellschaft.

Die in Nordamerika bestehende „Pullman Palastwagen-Gesellschaft" beschäftigt, nach Mittheilung der „Railr. Gaz.", 11 063 Personen, welche zusammen ziemlich 6 000 000 D. jährlich beziehen; die durchschnittlichen Löhne jedes Mannes im Monat betragen etwa 50 D. In der Pullman-Spar- und Vorschussbank haben 1 200 Personen, welche fast alle auf den Pullman-Werken beschäftigt werden, Einlagen im durchschnittlichen Betrage von etwa 240 D. gemacht. Die Gesellschaft versieht Eisenbahnen in der Länge von 117 854 Meilen (von den gesammten 160 000 Meilen des Landes) mit Schlafwagen. Die Durchschnittserziehung der Werkleute und das Interesse derselben für Litteratur ist stark in der Zunahme begriffen Dank der von der Pullman-Gesellschaft ihrem Personal gebotenen Gelegenheit.

Panamakanal.

Wie bekannt, sind die Arbeiten am Kanal gänzlich eingestellt; es ist derselbe jedoch nicht etwa, wie gewöhnlich angenommen wird, lediglich der Gnade der Elemente überlassen. Zahlreiche Leute sind beständig beschäftigt, die Maschinen in Anstrich zu erhalten und das sonst Nöthige zu ihrer Erhaltung zu thun. Ein bedeutender Theil der Baugeräthschaften ist in Schuppen untergebracht und wohl verwahrt, und über die schwer zu transportirenden Maschinen sind an den Orten, wo sie bei Einstellung der Arbeiten standen, Dächer gebaut. Soviel als ersichtlich, ist der Erhaltung der kleineren Theile alles Maschinenwerks sorgfältige Beachtung gewidmet und der Zustand desselben scheint, in Berücksichtigung der Natur des Klimas, ein recht guter zu sein. Im Monat Dezember v. J. sollte eine Kommission von Ingenieuren die Landenge bereisen, vorzugsweise um ein Inventarium der gesammten Ausrüstung der Gesellschaft aufzunehmen und dann abermals die schon so vielfach erörterte Frage der Ausführbarkeit der Vollendung des Werkes mit einer vernünftigen Summe Geldes in Erwägung zu nehmen. („New Evening Post.")

Ausfuhr von lebendem Vieh aus Nordamerika.

Wie aus England gemeldet wird, hat der Vorstand der Mersey-Docks und -Hafengesellschaft beschlossen, mehrere 100 000 *M* für Einrichtung weiterer Kühl- (Refrigerator-) Anlagen in Birkenhead zu verausgaben.

Der Handel mit lebendem Vieh zwischen den Vereinigten Staaten und Grossbritannien vergrössert sich fortwährend derartig, dass beständig neue Docks und Schlachthäuser und neue Transportdampfer gebaut werden müssen. Da es häufig an den geeigneten Vorkehrungen fehlt, stirbt während des Seetransportes unverhältnissmässig viel Vieh, und wollen daher die Versicherungsgesellschaften keine so grossen Risikos, wie bisher, mehr übernehmen, d. h. sie wollen nur noch Ladungen versichern, welche nicht mehr als höchstens 700 bis 800 Stück Vieh umfassen. Man schätzt, dass gegenwärtig etwa 10 000 Stück lebendes Vieh wöchentlich aus den Vereinigten Staaten, zum grössten Theile über Newyork, nach Europa exportirt werden. Davon geht das Meiste nach Liverpool und London, und etwa 700 Stück wöchentlich nach Deutschland. („Newyorker H.-Z.")

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird vom 17. März d. J. ab wieder eröffnet, vorausgesetzt, dass bis dahin die Schifffahrt begonnen hat.

Breslau, den 12. März 1890. (591)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Die Station Lorchsmühle der Hessischen Nebenbahnen ist nunmehr für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Köln, den 10. März 1890. (592)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle des vom 1. November 1888 ab gültigen Tarifs für die Beförderung von Zuchtvieh ab Messkirch nach Sächsischen Stationen tritt am 15. März d. J. ein neuer Tarif in Kraft, in welchen auch noch die Württemb. Stationen Herbertingen und Mengen aufgenommen sind. Durch den neuen Tarif treten für aus einem Stück bestehende Sendungen geringe Frachterhöhungen ein, soweit hiernach die Taxen des bisherigen Tarifs billiger sind, als diejenigen des neuen Tarifs, bleiben erstere noch bis zum 1. Mai d. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 10. März 1890. (593)
Generaldirektion.

Für die Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn tritt für die 5 000 kg-Klasse der 1. Kategorie, Ausnahmetarifs 31 des Eydtkuhner Transitgütertarifs der Frachtsatz von je 4,02 *M* für 100 kg von sogleich in Kraft.

Bromberg, den 7. März 1890. (594)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a. M.-Oberhessischer Güterverkehr. Für vorbezeichneten Verkehr tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1882 und dessen Nachträgen am 1. Mai d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch denselben treten viele Frachtermässigungen, aber auch in einzelnen Fällen unbedeutende Erhöhungen ein. Ueber diese, sowie über den übrigen Inhalt des neuen Tarifs ertheilt jetzt schon unser Tarifbüreau jede gewünschte Auskunft, der Tarif selbst ist vom 25. April ab von den Güterexpeditionen käuflich zu erhalten.

Giessen, den 11. März 1890. (595)
Gr. Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 15. März 1890 erscheint der Nachtrag III zum Staatsbahngütertarif Elberfeld-Altona vom 1. Oktober 1889.

Derselbe enthält u. a. anderweite Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr gewährten Frachtsätze und den Ausnahmetarif 12 für Pflastersteine usw. von Listernohl nach Berlin B. H.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungen bezogen werden.

Elberfeld, den 12/3. 90. (596)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 15. März 1890 gelangt der Nachtrag III zum Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889 zur Einführung. Derselbe enthält anderweite Kontrolvorschriften über die Anwendung der Ausfuhrfrachtsätze, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen, durch welche u. a. der Frachtsatz der Klasse 13 für Nippes C. W.-Brake (Elsfleth) von 0,77 auf 0,78 *M* erhöht wird. Der letztere Frachtsatz tritt indess erst am 1. Mai 1890 in Kraft.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungen unentgeltlich bezogen werden.

Elberfeld, den 12/3. 90. (597)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. gelangt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag III zur Einführung, welcher neben einigen Berichtigungen neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für Viehsendungen im Verkehr mit Leipzig (Vieh- und Schlachthof) sowie mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, behalten die seitherigen Sätze bis zum 15. Mai d. J. Geltung. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 8. März 1890. (598)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinschaftlicher Vieh- etc. Tarif für den Lokal- und direkten Staatsbahnverkehr der Bezirke Berlin-Bromberg-Breslau-Erfurt usw. untereinander. Mit dem 15. März d. J. kommt zum vorbezeichneten Tarife vom 1. Januar 1890 der I. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, durch welche auch einzelne, unwesentliche Beschränkungen und Erhöhungen durchgeführt werden, letztere mit Gültigkeit vom 1. Mai, soweit dieselben nicht bereits durch unsere Bekanntmachung vom 30. Januar d. J. veröffentlicht sind.

Ferner enthält der Nachtrag Frachtermässigungen für Schweine von den Provinzen Posen und Schlesien nach gewissen Oberschlesischen Stationen, gültig bis Ende dieses Jahres.

Der Nachtrag ist zum Preise von 5 ₰ von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 7. März 1890. (599)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zum Theil III der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und des Waarenverzeichnisses für Holz, Erweiterungen des Klassentarifs, Ermässigungen und Erweiterungen, einiger Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife für rohe Magnesitsteine und gewöhnlichen Thon, endlich mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Aufhebung der direkten Sätze zwischen der Station Pilsen der K. K. Oesterr. Staatsbahn und Saarau.

Der Nachtrag ist bei den bekannten Verkaufsstellen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 11. März 1890. (600)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Lokal-Gütertarif vom 15. September 1889 tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält neu redigirte zum Theil erleichterte Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, oder durch besondere Ausnahmetarife gewährten Frachtsätze bei Ausfuhr über See.

Diese neuen Kontrolvorschriften finden vom 15. März d. J. ab sowohl im diesseitigen Lokalverkehr, als auch in denjenigen Wechselverkehren mit den Preussischen Staatsbahnen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie in denjenigen inländischen Verbandsverkehren, an welchen die Seehafenstationen des Direktionsbezirks Altona: Altona/Ottensen, Hamburg B und H, Kiel und Flensburg betheiligt sind, gleichmässige Anwendung auf alle Ausfuhrgüter. Ausgenommen hiervon sind nur die Artikel Sprit und Spiritus, für welche die bisherigen Kontrolvorschriften auch ferner unverändert in Kraft bleiben. Die Ausdehnung der gleichen Kontrolvorschriften auf den direkten Verkehr vom Auslande nach den diesseitigen Seehafenstationen wird ebenfalls erfolgen; der Einführungstermin für die einzelnen Verkehre wird besonders bekannt gemacht werden.

Exemplare des Nachtrags können — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten diesseitigen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 8. März 1890. (601)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband, Bayerisch- und Württembergisch - Elsässisch - Lothringischer Güterverkehr. Die Station Rombach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird in die Ausnahmetarife Nr. 3 für Roheisen einbezogen.

Die Frachtsätze werden durch Anstoss von 0,02 ℳ für 100 kg an die Frachtsätze für Hagendingen gebildet.

München, den 10. März 1890. (602)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. tritt zum Heft „Theil II" des Gütertarifs der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 für geringwerthige Massenartikel. Dieser Ausnahmetarif findet Anwendung im Verkehr mit den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn mit Ausnahme von Weissenburg, Sulz u. W., Hagenau, Bischweiler, Lauterburg und Gambsheim; im Verkehr mit den Stationen der Strecken Limburg-Frankfurt a/M., Niedernhausen-Wiesbaden, Bingen-Mainz-Frankfurt und Frankfurt - Hanau der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn; im Verkehr mit der Station Saargemünd der Pfälzischen Eisenbahnen; im Verkehr mit der Station Basel der Badischen und Elsass-Lothringischen Eisenbahn.

Ferner enthält der Nachtrag eine Bestimmung wegen Aufnahme gewisser Holzwaaren in den Ausnahmetarif Nr. 18 für bestimmte Stückgüter. Diese Holzwaaren werden zu gleichen Frachtsätzen abgefertigt werden, wie solche für die unter Position 6 des Ausnahmetarifs genannten Metalle bestehen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 10. März 1890. (603)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für Petroleum und Naphta von Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Harburg, Hamburg nach Duderstadt, Nordhausen, Sangerhausen kommen vom 15. d. Mts. ab direkte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 9. März 1890. (604)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Beförderung von unverpackter Kleie (in loser Schüttung) in Wagenladungen für die Strecken ab Wirballen bezw. ab Warschau westlich im Deutsch - Russischen Eisenbahnverbande, Libau-Romnyer und Kursk-Kiewer Verkehr in gleicher Weise wie bei losem Getreide gestattet.

Bromberg, den 7. März 1890. (605)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die unterm 8. März 1887 veröffentlichte Ermässigung der tarifmässigen Fracht für Eisensteinsendungen von Berggiesshübel nach Zwickau wird unten den seitherigen Bedingungen und unter Festsetzung der Jahres - Mindestmenge auf 650 Doppelwagen auch für den Zeitraum vom 1. April 1890 bis 31. März 1892 gewährt. Bei Nichterfüllung der genannten Anzahl Wagen wird eine nach Verhältniss der wirklich beförderten Menge zur vorgeschriebenen Mindestzahl herabgesetzte Vergütung gewährt.

Dresden, am 8. März 1890. (606)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. l. Mts. finden an Stelle der im Tarife für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Badischen Bahnen und den Badischen Uferstationen des Bodensees vorgesehenen Taxen der Schnitt-Tariftabelle B bis auf weiteres die theilweise billigeren Frachtsätze des Badischen Gütertarifs für Konstanz Anwendung.

Karlsruhe, den 11. März 1890. (607)
Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Vom 15/27. April d. J. tritt der Tarif für den direkten überseeischen Güterverkehr von Lübeck, Kiel, Stettin, Kopenhagen, Hamburg, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Leer, London, Hull, Newcastle, Leith, Glasgow und le Hâvre via Königsberg (Pillau) nach Tula, Rjask, Jeletz vom 1. Juni 1885 n. St. ausser Kraft. Die vom 15/27. April d. J. gültigen Frachtsätze werden seiner Zeit bekannt gemacht werden. (H&V608)

Direktion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. März d. J. gelangen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen Augsburg und	Klasse B	Spezialtarif A 2	Spezialtarif I
	für 100 kg in Mark		
Reichenberg	4,08	3,54	3,10

Dresden, den 12. März 1890. (609)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Einführung anderweiter Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter. Vom 15. d. Mts. ab treten anderweite, zum Theil erleichterte Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, oder durch besondere Ausnahmetarife gewährten Frachtsätze bei Ausfuhr über See in Kraft. Diese anderweiten Kontrolvorschriften finden sowohl in unserem Lokalverkehre, als auch in denjenigen Wechselverkehren mit den Preussischen Staatsbahnen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie in denjenigen inländischen Verbandsverkehren, an welchen die Seehafenstationen Emden, Leer, Norden und Papenburg des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) betheiligt sind, gleichmässige Anwendung auf alle Ausfuhrgüter.

Ausgenommen hiervon sind nur die Artikel Sprit und Spiritus, für welche die bisherigen Kontrolvorschriften auch ferner unverändert in Kraft bleiben.

Bis zur Herausgabe bezüglicher Tarifnachträge ertheilen die Güterabfertigungen Auskunft.

Köln, den 13. März 1890. (610)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn - Verband. Einführung des II. Nachtrages zum Flachstarife. Am 20. März a. St./1. April n. St. 1890 tritt der II. Nachtrag zu dem vom 20. Dezember a. St. 1888/1. Januar n. St. 1889 gültigen Ausnahmetarife für den Russisch-Oesterreichischen Flachsverkehr in Kraft.

Derselbe enthält die Neuaufnahme der Station Teschen der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. pr.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn in den Tarif, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und des I. Nachtrages.

Exemplare des II. Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. März 1890. (611)

K. K. pr. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1890 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Bromberg und Köln (rechtsrh.) einerseits und Stationen der Lodzer, sowie der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn andererseits in Kraft.

Durch denselben wird der Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Königlichen Ostbahn einerseits und Stationen der Warschau-Wiener und Warschau - Bromberger Eisenbahn andererseits vom 1. August 1879 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif enthält geringfügige Erhöhungen und Ermässigungen gegen die bisherigen Beförderungspreise und kann durch Vermittelung der diesseitigen Fahrkarten - Ausgaben zum Preise von 0,30 ℳ bezogen werden.

Bromberg, den 7. März 1890. (612)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1890 tritt an Stelle des Tarifs vom 1. April 1877 nebst Nachträgen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg und Berlin einerseits und der Ostpreussischen Südbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Ausser der durch unsere Bekanntmachung vom 6. Februar d. J. bereits veröffentlichten anderweiten Berechnungsweise der Beförderungspreise im Fernverkehre mit Berlin tritt eine Aenderung der Sätze nicht ein.

Der neue Tarif kann zum Preise von 1 ℳ durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgaben bezogen werden.

Bromberg, den 7. März 1890. (613)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. wird der Haltepunkt Gubberath, zwischen den Stationen Grevenbroich und Jüchen gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

An demselben halten sämmtliche Züge der Strecke Grevenbroich-Hochneukirch an und zwar:

a) Abfahrt von Gubberath in der Richtung Grevenbroich:
6.04, 8.25 Vm., 12.13, 4.47, 7.24 Nm.

b) Abfahrt von Gubberath in der Richtung Hochneukirch:
6.52, 9.33 Vm., 1.48, 5.22, 7.55 Nm.

Der erste Zug von Hochneukirch, Nr. 501, fährt je eine Minute früher von Hochneukirch und Jüchen und die Züge Nr. 506 und 508 je eine Minute früher von Grevenbroich ab.

Die Fahrpreise können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 10. März 1890. (614)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer (mit Ausnahme der durch die Post bezogenen Exemplare) liegt ein Prospekt der Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik von Johann Kirking in Orsoy am Niederrhein bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 23. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 19. März 1890.

Inhalt:

Eisenbahnpolitische Kundgebungen des Fürsten Bismarck.

(Fortsetzung aus Nr. 22.)

Von hervorragender Bedeutung ist das nachstehend mitgetheilte, von dem Fürsten **Bismarck** in seiner Eigenschaft als Minister der auswärtigen Angelegenheiten an den Ministerpräsidenten, Generalfeldmarschall Grafen von **Roon** gerichtete Schreiben vom 1. März 1873. Dasselbe leitet die Einführung **neuer**, in allgemeinen Umrissen skizzirter **Grundsätze für die Behandlung des Eisenbahnwesens** in Preussen ein, welche ein entschiedenes Abschwenken von der Eisenbahnpolitik des Handelsministers Grafen Itzenplitz — dessen Ausscheiden aus dem Dienste damals unmittelbar bevorstand und dessen Nachfolger demnächst im Mai 1873 der bisherige Unterstaatssekretär im Handelsministerium Dr. **Achenbach** wurde — bedeuteten. In diesem umfassenden Programm tritt insbesondere auch der Gedanke der **Staatsbahnen** bereits mit Nachdruck in den Vordergrund, wenngleich hierbei zunächst daran gedacht war, dass der Staat die grösseren Verkehrslinien ausführen und im übrigen aus allgemeinen, dem Publikum nützlichen wirthschaftlichen Gründen in einen Wettbewerb mit den Privatbahnen treten solle.

„In Anknüpfung an die mündlichen Verhandlungen in der heutigen Staatsministerialsitzung erlaube ich mir Ew. Excellenz die nachstehenden Anträge mit dem Ersuchen vorzulegen, dieselben dem Königlichen Staatsministerium zur Berathung und Beschlussnahme unterbreiten zu wollen.

Ich habe im Laufe der Jahre bereits vielfach Gelegenheit gehabt, bei den Berathungen des Staatsministeriums über die staatliche Behandlung der Eisenbahnfrage meinen, von den bisher vom Königlichen Handelsministerium befolgten Grundsätzen abweichenden Ansichten Ausdruck zu geben.

Wenn ich bisher meinem Dissense einen stärkeren Ausdruck als den eines abweichenden Votums in einzelnen Fragen nicht gegeben habe, so bin ich dabei von der Ueberzeugung geleitet worden, dass die unter schwierigen Verhältnissen geschaffene und unter wechselnden politischen Eindrücken befestigte politische Solidarität des Staatsministeriums von mir nach den mir bekannten Intentionen Seiner Majestät des Königs wegen solcher Fragen, die eine allgemeine politische Bedeutung nicht hatten, nicht in Frage zu stellen war.

Diese Rücksicht fällt fort, wenn jetzt Seine Excellenz der Herr Graf von Itzenplitz, der seit 10 Jahren an den grossen politischen Arbeiten der Regierung seinen vollen Antheil genommen hat, aus seiner Stellung als Handelsminister scheidet, und die Rücksicht auf die persönliche Ueberzeugung eines langjährigen Kollegen für mich nicht mehr maassgebend bleibt.

Ich benutze daher diese Gelegenheit, um bezüglich der Eisenbahnverwaltung die Grundsätze darzulegen, nach denen ich vorschlage, das Ressort des Handelsministeriums bezüglich der Eisenbahnen in Zukunft zu leiten, und von deren Beurtheilung für mich die Frage abhängig ist, ob ich eine fernere Mitverantwortung für die Leitung dieses Ressorts im Staatsministerium übernehmen kann.

Die Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums hat drei verschiedene Aufgaben, von denen bisher nur eine meiner Ansicht nach zweckentsprechend gelöst worden ist, und nach der bisherigen Verfassung der Behörde gelöst werden konnte.

Diese eine der drei Aufgaben aber ist die der **Verwaltung der im Eigenthum oder im Betriebe**

des Staates befindlichen Bahnen. Diese Seite der Sache lasse ich aus der Besprechung; sie entzieht sich meiner Beurtheilung, und die darüber bekannt gewordenen Resultate sind befriedigend.

Die zweite Aufgabe ist aber die der Aufsicht, über die nicht im staatlichen Betriebe befindlichen Eisenbahnen. In dieser Beziehung ist die Stellung der Eisenbahnabtheilung den Privatbahnen gegenüber schon um deswillen eine schwierige, weil dieselbe Behörde zugleich Konkurrent und Aufsichtsinstanz für die Privatbahnen ist. Dieses Verhältniss verhindert es, dass die Entscheidungen der Aufsichtsbehörde jederzeit für unparteiische gehalten werden und setzt die Aufsichtsbehörde zugleich in die Lage, bei Regelung der unvermeidlichen gegenseitigen Betriebsbeziehungen von den Privateisenbahnen Rücksichten auf den fiskalischen Betrieb zu verlangen, zu deren Erzwingung sie das Aufsichtsrecht in Anwendung bringen kann, und auf der anderen Seite den Privatbahnen Rücksichten erweisen zu müssen, um die Gegenseitigkeit herzustellen. Die Abwägung des dabei Gegebenen oder Empfangenen ist nicht immer mit voller Genauigkeit möglich, und der an sich vielleicht berechtigte Wunsch, bestimmte Einrichtungen des Verkehrs durchzuführen, übt nothwendig Einfluss auf die Abwägung des dabei in Mitte liegenden staatlichen Vortheils und auf die Entschliessungen im Gebiete des Aufsichtsrechts.

Die Reichsverfassung weist darauf hin, dass die Aufsicht in oberer Instanz dem Reiche zuständig ist. Aber die wesentlichsten Bestimmungen des siebenten Abschnitts der Reichsverfassung sind bisher ein todter Buchstabe geblieben. Der Artikel 17 der Reichsverfassung weist die Ueberwachung der Ausführung der Reichsgesetze, zu denen in erster Linie die Verfassung des Deutschen Reichs gehört, Seiner Majestät dem Kaiser zu und macht den Reichskanzler für die Anordnungen Seiner Majestät verantwortlich. Es ist daher meine Aufgabe als Reichskanzler, dieser Verantwortlichkeit dadurch zu genügen, dass ich mich bemühe, die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen ihrer Verwirklichung näher zu bringen.

Abgesehen hiervon bin ich der Meinung, dass das bisher dem Königlichen Handelsministerium zustehende Aufsichtsrecht mit dem Nachdruck, der im Interesse des Publikums nothwendig scheint und der in einer früheren Periode der Verwaltung des Handelsministeriums nicht gefehlt hat, in den letzten 10 Jahren nicht ausgeübt worden ist. Zum Zeugniss dafür berufe ich mich einstweilen nur auf die vielfachen und öffentlich hinreichend besprochenen Beschwerden des Publikums über die Unregelmässigkeit und die Gefahren, welchen die Beförderung von Personen und Waaren auf den Privatbahnen unterlegen hat. Ich weiss nicht, in welcher Anzahl Beschwerden des Publikums bei dem Handelsministerium eingegangen sind, aber ich glaube nicht, dass die Anzahl und die Bedeutung der eingegangenen Beschwerden einen Maassstab für den Umfang jener Uebelstände wird abgeben können, da im ganzen nur wenig Leute gefunden werden, welche die Zeit und die Musse haben, nach überstandenen Verdriesslichkeiten den Weg einer amtlichen Beschwerde zu betreten, und weil Geschäftsleute in der Regel lieber die sie betreffenden Unannehmlichkeiten schweigend ertragen, als dass sie sich durch eine Beschwerde das Uebelwollen einer mächtigen Verwaltung zuziehen, auf deren guten Willen sie durch ihre Verkehrsverhältnisse angewiesen sind. Die Missstimmung über Uebelstände der Art, welche man dem Mangel an Aufsicht von seiten der Regierung zuschreibt, bleibt nichtsdestoweniger für das Ansehen der Regierung selbst ein bedenklicher Faktor, dessen Gewicht sich bei vorkommenden Gelegenheiten, wie das gegenwärtig der Fall ist, durch einen Ausbruch des allgemeinen Unbehagens sehr fühlbar macht.

Die dritte Attribution der Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums ist bisher thatsächlich darin geübt worden, dass die Ablehnung oder Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen, sowie die Modalitäten der letzteren ziemlich ausschliesslich und selbständig von seiten des Handelsministeriums erfolgte. Dass dieser thatsächliche Zustand mit unseren staatsrechtlichen Einrichtungen nicht im Einklang war, geht aus dem ganz neuerlich reproduzirten Staatsministerialbeschluss vom 30. November 1838 hervor. Durch denselben waren vor nunmehr 34 Jahren Einrichtungen von solcher Zweckmässigkeit getroffen, dass man mit ziemlicher Gewissheit annehmen kann, es würden wesentliche Beschwerden gegen das Konzessionswesen und namentlich solche, wie sie heut in genereller Tendenz zur Verdächtigung von Regierungsorganen vorliegen, gar nicht zum Ausdruck gekommen sein, wenn jene, soviel bekannt, niemals aufgehobenen Bestimmungen von 1838 jederzeit beobachtet worden und früher öffentlich bekannt gewesen wären.

Das Staatsministerium hat bereits beschlossen, diesem Uebelstande durch Rückkehr zu den Grundsätzen von 1838 abzuhelfen. Immerhin aber werden die Prinzipien, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau von dem Handelsministerium in Zukunft aufgefasst werden, von gewichtigem und in vielen Fällen entscheidenden Einflusse auf die Entschliessungen des Staatsministeriums bleiben. Ich erlaube mir daher auch in dieser Beziehung die Zielpunkte in kurzem darzulegen, nach welchen meines Erachtens die Eisenbahnpolitik der Regierung in Zukunft zu leiten sein würde.

Ich habe schon seit Jahren wiederholt im Verein mit Ew. Excellenz darauf hinzuwirken gesucht, dass im Interesse des Publikums die Herstellung konkurrirender Eisenbahnlinien in den Hauptrichtungen des Verkehrs gefördert werden möchte. Die monopolistischen Rechte, welche einer jeden Eisenbahnverwaltung durch die staatliche Konzession verliehen werden, sind an und für sich so gross, dass neben der betreffenden Linie jede andere bisher bestandene Verkehrseinrichtung nothwendig verschwindet, und der Verkehr gezwungen ist, sich in der betreffenden Richtung der Eisenbahn zu bedienen. Die Art, in welcher die vom Staate verliehenen Rechte von einer Eisenbahnverwaltung ausgebeutet werden, lässt sich auch bei einer schärferen Ausübung des Aufsichtsrechtes, als bisher bei uns stattfand, nicht so genau kontroliren, dass das verkehrende Publikum in demselben Maasse, wie in früheren Zeiten vor Einrichtung der Eisenbahn, vor willkürlichen Beeinträchtigungen durch eine exklusive Transportverwaltung geschützt werden könnte. Nur in der Herstellung konkurrirender Linien in derselben Richtung lässt sich eine weitere Bürgschaft für den Schutz finden, auf welchen der allgemeine Verkehr unter allen Umständen Anspruch hat. Die Möglichkeit, eine solche Konkurrenz verschiedener Verwaltungen herzustellen, hat sich für die grösseren Verkehrslinien wiederholt dargeboten, ohne dass sie jederzeit benutzt worden wäre. In einigen Fällen ist sie durch Fusionen verschiedener Bahnkonzessionen illusorisch geworden. Aber auch da, wo solche Fusionen in äusserlich greifbarer Form verhindert werden, bleibt für zwei mit einander konkurrirende Privatgesellschaften immer die Möglichkeit bestehen, dass sie sich thatsächlich, in einer amtlich nicht anfechtbaren Form, verständigen und fusioniren. Diesem Uebelstande lässt sich nur durch Herstellung staatlicher Konkurrenz abhelfen.

Ich betrachte es als eine Versäumniss der Staatsverwaltung, dass dieselbe nicht von Hause aus die grösseren Verkehrslinien im Lande für staatliche Rechnung hat herstellen wollen. Wenn diesem Versehen jetzt nicht mehr oder doch nur mit grossen Kosten abzuhelfen ist, so schuldet der Staat um so mehr dem Verkehr treibenden Publikum die Erbauung solcher staatlicher Konkurrenzbahnen, durch welche die Privatverwaltungen genöthigt werden können, dem Verkehr alle diejenigen Erleichterungen und diejenige regelmässige und wohlwollende Behandlung zu gewähren, mit welchen ein verzinslicher Betrieb des Eisenbahntransports überhaupt verträglich ist.

Das bisherige Verfahren der handelsministeriellen Eisenbahnpolitik ist für solche Konzessionen, aus welchen sich ein konkurrirender Betrieb den bestehenden grösseren Eisenbahngesellschaften gegenüber erwarten liess, kein entgegenkommendes gewesen. In einzelnen mir bekannt gewordenen Fällen scheinen mir sogar die Bedingungen, von welchen die Konzessionirung abhängig gemacht worden ist, schwer verständlich. Meiner Ansicht nach genügt aber das Entgegenkommen für Konkurrenzkonzessionen dem Staatszwecke noch nicht, sondern der letztere ist in dem den gerechten Ansprüchen des Publikums entsprechenden Maasse nur dann erreichbar, wenn die grösseren Eisenbahngesellschaften durch staatliche Konkurrenz zu der ihren Privilegien entsprechenden Rücksichtnahme auf das Publikum genöthigt würden.

Eine weitere Frage, in welcher ich das bisherige Verhalten des Handelsministeriums dem Staatsinteresse nicht für entsprechend halte, betrifft die Ertheilung von Konzessionen unter staatlicher Zinsgarantie an solche Eisenbahngesellschaften, welche in Verbindung mit den garantirten Linien eine nicht garantirte ältere Aktienbahn betreiben, und für welche der garantirte Betrieb auf den Nebenbahnen das Mittel bildet, die Ausbeutung der Hauptbahn, von welcher die Aktionäre die Dividende beziehen, auf Kosten des Staates und seiner Garantie fruchtbarer zu machen, als sie sonst sein würde. Wenn eine Bahn, wie beispielsweise die Berlin-Stettiner, neben der Verwaltung der Stammbahn, von welcher die Aktionäre ihre Dividende beziehen, Zweigbahnen, welche an Ausdehnung länger sind,

als die Stammbahn, unter Staatsgarantie verwaltet, und wenn es für sie finanziell vollständig gleichgültig ist, ob der Zuschuss des Staates zur Verwaltung der garantirten 1 % oder 5 % beträgt, so ist es damit, wie jeder Sachkundige zugeben wird, in die Hand einer solchen Gesellschaft gelegt, auf Kosten der Staatsgarantie den Nutzen der Stammbahn zu steigern, die Kosten des Betriebes derselben durch Ausbeutung der garantirten Zweigbahnen zu vermindern. Schon allein die Fähigkeit, das Betriebsmaterial der gesammten Bahnstrecken zu verwenden und abzunutzen, gewährt diese Möglichkeit.

Indem ich mir vorbehalte, bei mündlicher Erörterung der Frage im Staatsministerium meine Motivirung und meine Anträge zu vervollständigen, ersuche ich Ew. Excellenz, das Königliche Staatsministerium zu veranlassen, vor der bevorstehenden Neubesetzung des Handelsministeriums meine nachstehenden, vorbehaltlich der Fassung hier nur prinzipiell angedeuteten Anträge in Berathung zu nehmen und sich womöglich vor der nächsten im Landtage zu erwartenden Diskussion der betreffenden Fragen über seine prinzipielle Stellung zu denselben schlüssig zu machen.

1. Trennung des staatlichen Aufsichtsrechtes von der Verwaltung der vom Staate betriebenen Bahnen und Beantragung eines Reichsgesetzes behufs Einrichtung einer Reichsbehörde, welcher die Ausübung der im Abschnitt VII der Reichsverfassung dem Reiche reservirten Befugnisse obliegt.
2. Feststellung der Grundsätze, nach welchen in Konkurrenz mit den bisher bestehenden Privateisenbahnen die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes anzustreben sein wird.
3. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen, sobald die rechtliche Natur der getroffenen Abkommen diese Lösung irgend gestattet.
4. Amtliche Veröffentlichung der nach Maassgabe des Staatsministerialbeschlusses von 1838 neuerdings angenommenen Grundsätze für die Behandlung von Konzessionsanträgen."

(Fortsetzung folgt.)

Doppellokomotiven.

Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn hat 6 grosse Doppellokomotiven nach dem System Mallet bei der Firma J. A. Maffei in München bestellt. Nach den Konstruktionsplänen, welche, wie bei der probeweise für die Gotthardbahn beschafften Doppellokomotive, der Genehmigung des Schweizerischen Bundesrathes bezw. der technischen Eisenbahninspektion unterliegen, bekommen die Centralbahnmaschinen auf 4 Achsen ein Dienstgewicht von 52 t oder von 13 t auf die Achse; im übrigen sind die Maschinen nach den nunmehr bekannten Grundsätzen als Compoundtenderlokomotiven mit 2 Motorengruppen gebaut.

Die eigentliche Gebirgsstrecke der Schweizerischen Centralbahn, welche bald auf die Semmering- und Giovibahnen als dritte Europäische Gebirgsbahn folgte, liegt zwischen den Stationen Olten und Sissach in einer Länge von 18,2 km und ist bekannt durch den 2,52 km langen und mit 28 ‰ ansteigenden Hauensteintunnel. Es sind nun gerade 30 Jahre her, seit auf dieser Strecke eine der ersten grossen Berglokomotiven nach System Beugniot, gebaut von André Koechlin & Co. in Mülhausen, erprobt wurde. Diese Maschine „la Courbe" hatte auf 4 gekuppelten Achsen eine Adhäsionsbelastung von 47 t und mit einem dreiachsigen Tender ein Dienstgewicht von rund 70 t. Die grösste bewältigte Bruttolast auf der 28 ‰ Steigung durch den Hauensteintunnel betrug damals 126 t, auf 28 Achsen vertheilt, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 17 Stundenkm, wobei der Kesseldruck allerdings nur 8 Atmosphären betrug. Im Jahre 1871 fanden alsdann auf derselben Strecke Probefahrten mit der ersten Doppellokomotive nach System Meyer statt, nämlich mit „l'Avenir", gebaut von Parent, Schacken & Co. in Fives-Lille, über welche Versuche jedoch keine Aufzeichnungen vorliegen. Die neueren Güterzuglokomotiven der Schweizerischen Centralbahn, welche früher ausschliesslich mit Engerthmaschinen betrieben wurde, sind nach dem Muster der Amerikanischen sogenannten Mogulmaschinen dreifach gekuppelt, mit einer beweglichen Laufachse und einem zweiachsigen Tender, und vermögen auf 28 ‰ Steigung eine Bruttolast von 140 t mit 20 Stundenkm Geschwindigkeit zu bewältigen. Dieselbe Leistung ist vorläufig für die neuen Doppellokomotiven in Aussicht genommen, obgleich dieselben einen grösseren Effekt abzugeben vermögen.

Die mangelhaften Resultate mit unzweckmässig gebauten Gebirgslokomotiven bildeten von jeher den bevorzugtesten Beweisgrund der Zahnschienen Promotoren und anderer „Spezialisten". Zunächst wurde behauptet, dass Maschinen mit Zahn- oder Mittelschienenbetrieb leichter, als gleich starke Adhäsionsmaschinen ausgeführt werden können; sodann wurden auf Rechnung der Geschwindigkeit verhältnissmässig hohe Leistungen der Spezialmaschinen herausgerechnet, während doch der Effekt einer Lokomotive allemal ein Produkt aus Zugkraft und Geschwindigkeit ist, bezw. die in einer bestimmten Zeit verrichtete Arbeit ausdrückt. Wenn beispielsweise angegeben wird, dass eine kräftige gewöhnliche Lokomotive in einer Stunde auf 30 ‰ Steigung 135 t Last 300 m hoch hebt, so ist dabei eine stündliche Geschwindigkeit von nur $^{300}/_{30} = 10$ km zu Grunde gelegt, welche allerdings bei der Zahnradlokomotive nicht überschritten, mit der Adhäsionslokomotive aber verdoppelt werden kann, und letztere bewältigt somit bei obiger Last und Steigung $20 \times 30 = 600$ m Höhe, welche Leistung etwa 500 Pferdestärken entspricht. Wenn ferner behauptet wird, dass die Semmeringbahn als theilweise Zahnradbahn um die Hälfte billiger hätte erstellt werden können, so wird damit eine blosse bautechnische Hypothese aufgestellt, welche die Errungenschaften des zeitgenössischen Lokomotivenbaues mit Bezug auf Adhäsionsbetrieb gänzlich ignorirt.

Es ist in dieser Zeitung wiederholt darauf hingewiesen worden, dass die Doppellokomotiven nicht allein die bestgeeigneten Zugmotoren für Gebirgsbahnen sind; die Verwendung derartiger Maschinen erscheint vielmehr von Vortheil für alle jene Bahnen, auf denen ein grösserer Effekt ohne entsprechend grössere Inanspruchnahme des Oberbaues erzielt werden soll. Diese hochwichtige Frage soll im Nachstehenden beleuchtet werden.

In der Deutschen Presse waren in letzter Zeit vielfach vergleichende Betrachtungen zwischen der Fahrgeschwindigkeit Englischer und Deutscher Bahnzüge zu lesen, und im Zusammenhang damit wurde auch die Stabilität des Bahnoberbaues besprochen, insbesondere die Verwendung schwererer Schienen angeregt — eine den Hüttenleuten aus naheliegenden Gründen sehr sympathische Angelegenheit. Sofern derartige Vergleiche nur mit dem einen Arbeitsfaktoren, der Geschwindigkeit gepflogen werden, steht das Englische Eisenbahnwesen unerreicht da; wenn aber die lokomotorische Leistung nach dem Effekt, also ebenfalls mit Berücksichtigung der entwickelten Zugkraft beurtheilt wird, so ist zwischen hüben und drüben ein nennenswerther Unterschied nicht mehr bemerkbar. Die Grundidee des Englischen Eisenbahnbetriebes ist grösstmögliche Beschleunigung des Transportes auf Kosten der bewältigten Transportmassen, also häufige und rasch fahrende aber leichtere Züge, und die Durchführung dieses Grundsatzes, welche durch im grossen Ganzen günstige Bahnlängenprofile, doppelt-, dreifach- und vierfachspurige Linien und vorzüglichste Sicherungseinrichtungen erleichtert wird, ist gleichsam als ein Ausfluss des Anglosächsischen Nationalcharakters zu bezeichnen, der so intensiv auf rascheste Arbeitsverrichtung abzielt. Auf dem Festlande haben wir dagegen, neben anderen die Schnellfahrt beeinträchtigenden Umständen mit Beförderung immer schwerer werdender Züge zu rechnen. Man schaue nur auf die gewaltige Entwicklung der Deutschen Industrie, welche heute drei Mal

grössere Transportmassen in Bewegung setzt, als wie vor 20 Jahren, und man wird leicht einsehen, auch ohne einen scharfen Blick in die Zukunft zu werfen, dass unsere Verkehrszustände andere und stetig anwachsende geworden sind.

Eine schwerere Arbeit erfordert aber leistungsfähigere Werkzeuge und diese sind dem Eisenbahner die Fahrbahn, mit ihren Motoren und Transportgefässen.

Von jeher hat ein eigenthümlicher aber begreiflicher Widerstreit geherrscht zwischen Bahn- und Maschineningenieuren, zwischen Schienen und Lokomotiven, und wenn auch der oft beliebte Vergleich mit Panzerplatten und Geschossen nicht ganz zutreffend ist, so sind in diesem Streite die Schienen doch immer in der Defensive. Die Belastung der Lokomotiventriebachsen ist im Laufe der Jahre stetig vermehrt worden, während durch Versuche festgestellt wurde, dass bei weniger stabilen Maschinen oder bei fehlerhafter Aufhängung derselben die einzelne Radbelastung während der Fahrt momentan oft den doppelten Betrag gegenüber dem Ruhezustand ausmacht. Diesen dampfhammerähnlichen Einwirkungen der Triebräder auf die Schienen, sowie den langen steifen Achsenständen und ungleichen Abwickelungen vieler zwangläufig zusammengekuppelter Räder ist es zuzuschreiben, wenn der Bahnoberbau unter der einmaligen Ueberfahrt einer Lokomotive oft mehr leidet, als unter dem Durchgang hunderter von Wagen mit frei laufenden und geringer belasteten Achsen. Um den Oberbau zu schonen wird man deshalb stets danach trachten müssen, das Gesammtgewicht der Lokomotive auf eine grössere Anzahl gleichmässig belasteter Achsen und auf eine längere aber biegsame Räderbasis zu vertheilen — eine Aufgabe, welche eben nur durch die Doppellokomotive vollkommen gelöst werden kann. Unser jetziger Oberbau, welcher übrigens durch Vermehrung der Schwellenzahl widerstandsfähiger wird, ist alsdann stark genug auch für die vergrösserte lokomotorische Leistung der Doppellokomotive.

Der umgekehrte Weg ist in Belgien betreten worden. Durch die Einführung der Goliathschienen von Sandberg mit 52 kg Gewicht auf das Meter sollen dort Bahnen geschaffen werden, welche den Belgischen Lokomotivingenieuren die weitgehendsten Extravaganzen gestatten würden. In der letzten Generalversammlung des „Vereins Deutscher Eisenhüttenleute“ in Düsseldorf am 12. Januar d. J. wurde das Vorgehen Belgiens, woselbst bereits 30 000 t Goliathschienen beschafft wurden, fast einstimmig gut geheissen und die Nutzanwendung auf Deutsche Verhältnisse empfohlen; ferner wurde auf die schwereren Schienenprofile einiger Französischen und Englischen Bahnen hingewiesen und eine Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen für Massengüter vorgeschlagen. Von der Lokomotive, dem vornehmsten Werkzeug des Eisenbahners, wurde nicht gesprochen. Warum?

Um ein Urtheil über Lokomotivenkonstruktionen abgeben zu können, ist selbst für den Fachmann eine grosse Summe von Erfahrungen nothwendig, welche nur in einer langen und vielseitigen Praxis gewonnen werden können — dazu gehört überdies eine objektive Urtheilsfähigkeit und eine ganz selbst- und rücksichtslose Meinungsäusserung. Der einsichtsvolle Laie wird sich dagegen leichter ein zutreffendes Urtheil bilden über die Zweckmässigkeit einer Bahnhofanlage, die Stabilität einer Schiene, die Konstruktion von Eisenbahnwagen oder selbst einer Eisenbahnbrücke. Man lässt daher den Lokomotivenbauer um so lieber schalten und walten — baut er dann den Oberbau ruinirende Maschinen mit übermässigen Achsenbelastungen und steifen Radständen, so legt man eben „Goliathschienen“ und das Hammer- und Ambosspiel beginnt von neuem!

Eine Vergrösserung der Eisenbahn-Transportgefässe, wie solche der „Verein Deutscher Eisenhüttenleute“ wenigstens hinsichtlich der Güterwagen für Massengüter als dringend wünschenswerth erklärte, wird mit Rücksicht auf den jetzigen Oberbau ebenfalls nur durch Vermehrung der Achsenzahl der einzelnen Wagen, also mit Anwendung des Drehgestellsystems erfolgen können. In England und besonders auf der Amerikanischen Pennsylvaniabahn sind nun Güterwagen von 30 t Tragfähigkeit und 10 t Eigengewicht in Gebrauch, welche auf zwei vierrädrigen Drehgestellen laufen und sich für Transporte von Kohlen und Erzen bestens bewährt haben. Bei diesen Wagen ist das Verhältniss zwischen Eigen- und Ladegewicht erheblich günstiger, als bei den jetzigen Wagen von 10—12 t Tragfähigkeit; die grösseren Wagen erfordern bei voller Ausnutzung weniger Geleislänge im Verhältniss zur Transportleistung, was besonders beim Rangiren zu beachten ist, während der Durchgang in Bahnkrümmungen erleichtert und der Uebergang auf normalspurige Anschlussgeleise und Sekundärbahnen ermöglicht wird. In ähnlicher Weise wird die Anwendung des Drehgestellsystems auf den Personenwagenbau unbestreitbare Vortheile bieten, allein ebenfalls unter Voraussetzung eines die Tragfähigkeit der grösseren Wagen ausnutzenden Massenverkehrs. Das Zukunftsbild eines normalen Eisenbahnzuges vom Jahre 1900 wird sehr wahrscheinlich Doppellokomotiven und Wagen mit doppelten Drehgestellen darstellen, und solche Züge verkehrten ja bereits „en miniature“ mit so glänzendem Erfolge auf der letzten Pariser Ausstellungsbahn.

Wenn die Doppellokomotive als Tendermaschine ausgeführt wird, so ist dieselbe keineswegs verwickelter, als eine gewöhnliche Lokomotive mit Schlepptender; in den meisten Fällen wird erstere bei erheblich grösserer Leistung sogar weniger und gleichmässiger belastete Achsen besitzen. Gegenüber einer einfachen Lokomotive hat die viercylindrige Maschine allerdings ein Cylinderpaar mit den betreffenden Steuerungsmechanismen mehr, sowie eine bewegliche Dampfleitung nach dem vorderen Cylinderpaar; allein die Unterhaltung dieser Organe kommt lange nicht so in Betracht, wie diejenige der vermehrten Zahl von Radsätzen, Achsbüchsen mit Führungen und Tragfedern einer gewöhnlichen Lokomotive nebst Tender. Die Abnutzung der Maschinen und auch der Schienen wird bei den jetzigen angestrengten Bahnbetrieben wesentlich dadurch beschleunigt, dass die Maschinen bis zum Maximum ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht werden, während die Doppellokomite über einen gewissen Kraftvorrath verfügt, also ruhiger arbeiten kann.

Im Verlaufe dieses Jahres werden wir somit am Gotthard und am Hauenstein ein Lokomotivsystem in Thätigkeit sehen, welches berufen zu sein scheint, den Eisenbahn-Adhäsionsbetrieb auf den denkbar günstigsten Grundlagen zu entwickeln. Der Bau von Doppellokomotiven nach verschiedenen Anordnungen wird nun von mehreren Deutschen Lokomotivfabriken betrieben und wird damit das allgemeine Verständniss für diese Motoren sich auch bei uns verbreiten. Es kann aber nur vom Guten sein, wenn ein frischer Zug durch unsere so leistungsfähige Lokomotivenindustrie geht!

München, im Februar 1890. A. Brunner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1227 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Neigung der Schienen und Form der Radreifen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Abgeordnetenhause.

Die Eisenbahn-Tarifkommission des Abgeordnetenhauses hat mit der Berathung des Antrags Brömel begonnen, dahingehend: die Staatsregierung zu ersuchen, die bestehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems die Preussischen Staatsbahnen für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in erhöhtem Maasse nutzbar

macht. In betreff der Form der Verhandlungen lehnte die Kommission es ab, die sehr umfassenden Anfragen Brömel's zur Grundlage zu nehmen. Dagegen wurde der Vorschlag des Vorsitzenden von Tiedemann-Bomst, zunächst die Personentarife, sodann die Gütertarife und schliesslich die Vereinfachung des Systems im allgemeinen zu besprechen, angenommen. Ueber die Vereinfachung und Herabsetzung des Personentarifs entspann sich eine lebhafte Debatte. Abg. Simon (Waldenburg) vertrat den Standpunkt, dass das Personentarifsystem in Deutschland zu verwickelt und verschiedenartig sei, und glaubte, dass man auf Vereinfachung hinwirken müsse. Ministerialdirektor Geheimrath Fleck erklärte, dass an der Vereinfachung des Tarifsystems seitens der Staatsregierung unablässig gearbeitet werde, und betonte, dass unsere Staatsbahnen im Vergleich zu allen anderen Mitteleuropäischen Bahnen einen grösseren Verkehr aufzuweisen hätten und geringere Tarifsätze besässen. Abg. Simon (Waldenburg) empfahl, die Personentarife auf das Maass der jetzigen Rückfahrtskarten zurück zu führen, welchen Standpunkt Ministerialdirektor Geheimrath Fleck verwarf. Abg. Freiherr v. Wackerbarth (kons.) wies darauf hin, dass die Vereinfachung der Personentarife namentlich in den Versammlungen der Eisenbahnräthe bereits fortgesetzt ins Auge gefasst würde. In denselben seien ja alle Interessentenkreise vertreten. Bezüglich der Ermässigung der Personentarife kämen zwei wesentliche Gesichtspunkte noch in Betracht. Erstens werde bei allzu grosser Billigkeit der Fahrkarten schliesslich ein derartiger Verkehr eintreten, dass die Bewältigung desselben zu grossen Störungen Anlass geben, vielleicht von einzelnen Stellen sogar nicht durchgeführt werden könnte. Schon jetzt müsse hier und da zur Anlegung von vier Geleisen geschritten werden. Abgesehen von einer Belgischen Eisenbahn, hätten die Preussischen Staatsbahnen auch schon jetzt billigere Personentarife als die übrigen Mitteleuropäischen Eisenbahnen. Bei Ermässigung der Personentarife liege auf sozialpolitischem Gebiete die Gefahr für Landwirthschaft und Industrie vor, dass die Sesshaftigkeit, namentlich der Arbeiterbevölkerung, mehr und mehr in Frage gestellt werde. Es sei dies eine Frage von grosser Tragweite und dürfe nicht unberücksichtigt bleiben.

Preussische Staatsbahnen: Bericht an das Abgeordnetenhaus, betreffend Rückzahlung der Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und Umtausch der Schuldverschreibungen dieser Anleihen.

Durch § 5 Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884, § 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885, § 5 Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 und § 6 Absatz 2 des Gesetzes vom 28. März 1887 ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen ist seit Erstattung des vorjährigen Rechenschaftsberichts in betreff der Prioritätsobligationen im Gesammtbetrage von 1 110 925 500 *M.* dahin Gebrauch gemacht worden, dass den Inhabern mittelst Bekanntmachungen vom 1. April, 15. August und 15. November 1889 der Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen den gleichen Nennbetrag von Schuldverschreibnngen der 3½ % konsolidirten Staatsanleihe angeboten worden ist.

Dieses Angebot hat die Wirkung gehabt, dass innerhalb der gestellten Frist Obligationen über 1 054 955 300 *M.* zum Umtausch gegen 3½ % Staatsschuldverschreibungen angemeldet worden sind, während in Bezug auf Obligationen über 55 970 200 Mark von dem Anerbieten des Umtausches Gebrauch nicht gemacht worden ist. Die letzteren sind demnächst ihren Inhabern unter Innehaltung der bestehenden Kündigungsfristen zur Rückzahlung der verschriebenen Kapitalbeträge gekündigt worden.

Die Verzinsung der zum Umtausch abgestempelten Obligationen erforderte jährlich .	42 400 385,50 *M.*
die Verzinsung der dafür auszugebenden Schuldverschreibungen 3½ % konsolidirter Staatsanleihe dagegen nur	36 923 435,50 „
so dass durch den Umtausch eine jährliche Zinsenersparniss von	5 476 950,— *M.*

erzielt worden ist.

Das finanzielle Ergebniss der Kündigung ist zur Zeit noch nicht zu übersehen, da die zur Beschaffung der Einlösungsmittel zu bewirkende Veräusserung von Staatsschuldverschreibungen noch nicht vollständig durchgeführt ist. Die hierauf bezüglichen Darstellungen müssen daher dem nächsten Rechenschaftsberichte vorbehalten bleiben.

Das Ergebniss der im Jahre 1886 bewirkten Umwandlung resp. Kündigung von Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen hat, wie mit Bezug auf den vorjährigen Rechenschaftsbericht bemerkt wird, inzwischen einige weitere unwesentliche Aenderungen erfahren, und stellt sich unter Berücksichtigung derselben 1. die Summe der umgetauschten Obligationen auf 269 103 350 *M.* statt 269 037 650 *M.*, 2. die Summe der baar zurückgezahlten Obligationen auf 19 298 050 *M.* statt 19 363 750 *M.* und 3. die erzielte Zinsenersparniss auf 1 578 226,55 *M.* statt 1 578 209,05 *M.*

Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamts, betreffend die Eisenbahn-Betriebsordnung.

Dem Bundesrath ist, wie der „Berl. Act." mittheilt, eine im Reichs-Eisenbahnamt ausgearbeitete Denkschrift zugegangen, welche in 4 Punkten eine Abänderung der Betriebsordnungen für die Eisenbahnen Deutschlands bezweckt. Da seit kurzem auf den Deutschen Eisenbahnen alle schnellfahrenden Personenzüge, abgesehen von dem Orientexpresszuge, einheitlich als „Schnellzug" in den Fahrplänen bezeichnet werden und die früher üblich gewesenen Bezeichnungen „Eilpersonenzug", „Eilzug", „Kurierzug" und „Expresszug" in Fortfall gekommen sind, wird es sich zur Vermeidung von Irrthümern empfehlen, auch in der Betriebsordnung auf die Streichung der veralteten Bezeichnungen Bedacht zu nehmen. — Von der Pulverfabrik Rottweil-Hamburg wird unter der Bezeichnung „Rottweiler Kleinkaliberpulver" ein aus aufgelöster nitrirter Celulose bereitetes chemisches Schiesspulver hergestellt. Auf Antrag der Militärverwaltung, welche beabsichtigt, mit dem neuen Pulver Versuche anzustellen und zu diesem Zweck grössere Sendungen desselben zu beziehen wünscht, ist bereits Ende 1887 in eine Prüfung der Frage eingetreten worden, ob und unter welchen Bedingungen das Rottweiler Pulver ohne Gefährdung der Betriebssicherheit auf den Deutschen Eisenbahnen zur Beförderung angenommen werden könne. Die zu einer gutachtlichen Aeusserung veranlasste Königlich Preussische technische Deputation der Gewerbe hat ausgesprochen, dass es keinem Bedenken unterliege, das Kleinkaliberpulver unter denselben Bedingungen wie gewöhnliches Schwarzpulver zur Eisenbahnbeförderung zuzulassen. Ferner ist auf Grund eines Gutachtens derselben Deputation beantragt, dass ein neuer, „Ruborit" genannter Sprengstoff, welcher aus Ammoniaksalpeter und Dynitrobenzol besteht, unbedenklich unter den für „Ruborit und Securit" in der Betriebsordnung vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen befördert werden könne. Endlich sollen mit Fett oder Oel getränktes Papier, sowie mit Stärkekleister geklebte und erwärmtem Leinöl getränkte Papierhülsen nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckverschluss befördert werden. Der Bundesrath wird sich also darüber schlüssig zu machen haben, ob die bezüglichen Aenderungen in der Eisenbahn-Betriebsordnung eintreten sollen.

Unfälle im Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 14 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 29 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse in Stationen und 181 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 211 Personen verunglückt, sowie 101 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 5 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, je 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt, zu Hannover und zu Bromberg; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 137 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 7 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 20 getödtet und 7 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 34 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 32 146,45 km Betriebslänge und 862 375 440 geförderten Achskilometern) 236 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische) (32), zu Erfurt (27) und zu Berlin (23); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind in den Verwaltungsbezirken der Königlichen

Eisenbahndirektionen zu Erfurt, zu Elberfeld und auf der Grossherzoglich Hessischen Staatseisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 426,07 km Betriebslänge und 18 391 607 geförderten Achskilometern) 11 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 10 Fälle und auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn 1 Fall. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 623,03 km Betriebslänge und 9 964 095 geförderten Achskilometern) 4 Fälle, und zwar auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 2 Fälle, auf die Weimar-Geraer Eisenbahn und auf die Stargard-Cüstriner einschliesslich Glasow-Berlinchener Eisenbahn je 1 Fall.

Bahneröffnungen und Eröffnung von Haltepunkten.

Die Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen im Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt, wird nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion nicht am 1. April d. J., sondern voraussichtlich erst am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln an der Bahnstrecke Grevenbroich-Hochneukirch der Haltepunkt Gubberath für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Aus der Tarifkommission des Abgeordnetenhauses.

In der Tarifkommission des Abgeordnetenhauses hat Abg. Schoeller folgenden Antrag eingebracht: Die Kommission wolle sich dafür aussprechen, dass das Haus der Abgeordneten die Verwaltung der Königlich Preussischen Staatsbahnen ersuche: 1. auf der Generalkonferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Einführung einer ermässigten Stückgutklasse auf allen Deutschen Bahnen für Güter aller Art, welche in Mengen von 1 oder 2 t zur Aufgabe gelangen, zu unterstützen oder, falls die Einführung dieser Tonnengutklasse nicht für Deutschland zu erreichen sein sollte, dieselbe für das Gebiet der Preussischen Staatsbahnen einführen zu wollen. 2. Das Prinzip der Tarifbildung nach fallender Skala — nämlich, dass mit zunehmender Länge des Transportweges die Streckensätze allmählich abnehmen sollen — immer mehr und mehr durchzuführen bis zur generellen Anwendung in allen Wagenladungsklassen. 3. Ermittelungen anzustellen, wie das Verhältniss der Tara- zur Nettolast zu vermindern, insbesondere wie dies zu bewerkstelligen sei durch Einführung von Wagen mit grösserer Tragfähigkeit, und, falls diese Ermittelungen günstig ausfallen, mit der Anschaffung resp. Herrichtung solcher Wagen vorzugehen.

Sächsische Staatsbahnen.

Die Zweite Kammer genehmigte am 13. d. Mts. den Bau der Eisenbahnlinien Waldheim-Rochlitz, Saupersdorf-Wilzschhaus, Herrnhut-Bernstadt, Schönberg-Hirschberg und Zwickau-Crossen-Mosel, sowie die Erweiterung der Station Erlau.

Potsdamer Strassenbahnen.

Seitens der Verwaltung wurde die Vertheilung einer Dividende von $5\frac{1}{2}$ % (gegen $7\frac{1}{2}$ % im Vorjahre) beschlossen. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr werden von der Direktion als gute bezeichnet.

Bau- und Betrieb der Schmalspurbahn Schalksmühle-Halver (Kreis Altena).

Schon in den 1850er Jahren ging man mit dem Gedanken um, das gewerbreiche, im Kreise Altena gelegene Städtchen Halver in das Bahnnetz mit einzuschliessen und eine direkte Verbindung mit den Hauptstädten Rheinlands und Westfalen herzustellen.

Im Jahre 1870 setzten sich die Interessenten mit einer Belgischen Eisenbahngesellschaft in Verbindung und es wurde von dieser eine Bahn von Iserlohn über Vollme und Halver nach Köln projektirt. Die Gemeinde Halver, welche den Grund und Boden zu dieser Bahn frei hergeben und eine grössere Aktienzeichnung zur Bildung eines Betriebsfonds leisten sollte, hatte sich damit einverstanden erklärt, und es wurde nun einer Englischen Eisenbahngesellschaft die Ausführung des Baues übertragen. Im August 1870 sollte mit dem Bau begonnen werden, dessen Ausführung jedoch durch den ausgebrochenen Krieg vereitelt wurde. Die Englische Gesellschaft, welche sich zurückzog, hinterliess die gestellte Staatskaution von 2 Millionen Thaler, welche nachher zu dem Ausbau der Vollmethalbahn verwendet wurden. Nachdem bereits 10 Jahre verstrichen und verschiedene Projekte geprüft worden waren, wurde der Beschluss gefasst, den allgemeinen Wünschen der Einwohner nachzukommen, eine Bahn von Schalksmühle über Carthausen nach Halver unter Mitbenutzung der Halverstrasse zu erbauen.

Die aufgestellte Statistik der muthmaasslich zu befördernden Güter und Personen und die verfügbaren Gelder wiesen darauf hin, die Bahn mit möglichst geringen Kosten herzustellen. Zu der Ueberzeugung gelangt, dass eine sekundäre Bahn mit schmaler Spur den gestellten Anforderungen genüge, wurde die Strecke Schalksmühle-Halver in das Unternehmen der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen einbezogen, welche ausser dieser noch aus den Linien Altena-Lüdenscheid und Werdohl-Augustenthal besteht.

Die Projektirung und der Bau dieser Bahnen wurde nunmehr einer Deutschen Firma, der Kommanditgesellschaft Sönderop & Co. in Berlin übertragen und in den Jahren 1886/88 zu Ende geführt.

Die eingeleisige Theilstrecke Schalksmühle-Halver mit einer Spurweite von 1 m, welche am 5. März 1888 dem Verkehr übergeben wurde, ist 9,45 km lang.

Südlich neben der Station Schalksmühle der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hat vorgenannte Bahn ihren Ausgangspunkt und führt durch das Halverthal nach Halver.

900 m oberhalb des Bahnhofes Schalksmühle verlässt die Bahn das eigene Planum und liegt das Geleise von dort bis zur Haltestelle Oeckinghausen auf der der Gemeinde Halver gehörigen Kommunalstrasse, von da ab wieder auf eigenem Planum. Die Strasse hat eine durchschnittliche Breite von 7 m, so dass neben der Breite für die Eisenbahn, welche 2,30 m beträgt, noch eine Breite von 4,70 m für den Strassenverkehr bleibt. Das Geleise, welches an einer Seite der Strasse liegt, muss nach dem mit der Gemeinde Halver abgeschlossenen Vertrage immerzu reichlich mit Feinschlag verfüllt sein, damit das vorbeifahrende Fuhrwerk nöthigenfalls in dem Geleise einem daher kommenden Fuhrwerk ausbiegen kann. Das Regenwasser von der Strasse wird soweit es nach der Bahnseite abfliessen muss, durch angelegte Rigolen in den Halverbach geführt. Zwischen Fahrstrasse und Bahn sind keine Wassergräben angelegt, auch besteht keine Absperrung zwischen Strasse und Bahn. Bahnwärter sind ebenfalls keine vorhanden und wird die Annäherung des Zuges vor Chausseeübergängen, Wohnhäusern usw. durch Läuten von der Lokomotive aus erkennbar gemacht.

Die Herstellung des Bahnkörpers von der Haltestelle Oeckinghausen bis Halver, 4 250 m zumeist in Waldung, war mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Nur durch tiefe Einschnitte, grosse Anschüttungen und Einlegen starker Kurven war die Möglichkeit vorhanden, das Planum in einer stetigen Steigung von 1 : 30 herzustellen. Bei den Erdarbeiten sind vier grosse Dämme von 15—20 m Höhe und Einschnitte von 10—15 m Tiefe ausgeführt. Weitere Kunstbauten ausser der Anlage einer eisernen Brücke über den Halverbach und Herstellung bedeutender Stützmauern längs der Berglehne bei Schalksmühle waren nicht erforderlich. Im Monat Februar 1887 wurde mit dem Ausbau dieser Theilstrecke begonnen und konnte dieselbe erst im Februar 1888 fertiggestellt werden.

Die Bahn, welche den Strassenwindungen folgt, macht viele, theilweise sehr scharfe Kurven, theils in Steigungen von 1 : 30. Die schärfsten Radien bestehen aus 50—60 m. Die Steigungen betragen von Schalksmühle bis Halver 1 : 300 bis 1 : 30 und im ganzen 194,80 m. Stationen und Haltestellen gibt es vier, auf drei derselben befinden sich Wasserstationen bestehend aus 2 Pulsometern und 1 Reservoir mit Wasserrinne.

Die Maschinen, 3 achsige Tendermaschinen, werden nicht gedreht, sondern fahren von Halver nach Schalksmühle rückwärts.

Die Baukosten dieser Strecke einschl. Betriebsmittel belaufen sich auf etwa 480 000 *M.* Die normale Fahrgeschwindigkeit beträgt 15 km in der Stunde.

Das Betriebsmaterial besteht aus 2 jede Woche abwechselnden Maschinen, 3 Personen-, 1 Post- bezw. Packwagen, 18 offenen und 5 bedeckten Güterwagen.

Täglich fahren in jeder Richtung 3 gemischte und nach Bedarf noch 2 Güterzüge, während in den Sommermonaten täglich 4 gemischte Züge in jeder Richtung fahren. Mit einem Zuge dürfen mehr wie 6 beladene Wagen nicht befördert werden.

Die Hauptfrachten bestehen in Eisen und Kohlen. Der Personenverkehr, welcher im Verhältniss zu den anderen der Gesellschaft gehörigen Bahnen ein geringer ist und daher nur ein 17 sitziger kombinirter Personenwagen bei jedem Zuge zumeist den gestellten Anforderungen entspricht, hebt sich jedoch mit jedem Jahre.

Die kombinirten Personenwagen haben nur II. und III. Klasse. Bei aussergewöhnlichem Personenandrange, wo die vorhandenen Personenwagen nicht ausreichen, können die bedeckten Güterwagen zum Personentransport eingerichtet werden.

Stückgut gelangt auf den beiden Hauptstationen und auf der Haltestelle Carthausen, wo seitens der Gesellschaft Güter-

schuppen und Warteräume für die Passagiere errichtet sind, zur Verfrachtung.

Der Tarif für Ladungen enthält 3 Klassen und zwar eine allgemeine Wagenladungsklasse, Spezialtarifklasse und einen Ausnahmetarif. Stückgut sowie Eilgut hat nur eine Tarifklasse. Für Güter des Ausnahmetarifs gewährt sowohl die Schmalspurbahn als auch die Staatsbahn für jede auf die Schmalspurbahn übergehende Ladung eine Ermässigung von 3 *M.* für die Ladung von 10 000 kg.

Die ausübende Direktion besteht aus 2 Mitgliedern. Die eigentliche Betriebsleitung ist einem in Altena wohnenden Betriebsdirektor unterstellt.

Die Güter- und Gepäck-, sowie die Personenbeförderung ist genau wie bei sämmtlichen Staatsbahnen, ebenso die Signale. Die Umladegebühr, welche in den Normalfrachtsätzen für Ladungen nicht eingeschlossen ist, hat der Empfänger eigens zu tragen und werden hierfür für eine Ladung von 10 000 kg 2 *M.* in Anrechnung gebracht.

Was die Rentabilität dieser Theilstrecke anbetrifft, so kann nach dieser Seite hin erst in den folgenden Jahren ein richtiges Urtheil gefällt werden, da bekanntlich eine erst jüngst dem Verkehr übergebene Bahn mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hat und die Unterhaltungskosten, sowie anderweitige nöthige Anschaffungen die Einnahme verschlingen; es darf aber mit Bestimmtheit angenommen werden, dass, nachdem die Bahn sich vollständig in die Gegend eingelebt hat, nach Verlauf von einigen Jahren ein ansehnlicher Ueberschuss für die Inhaber der Aktien Lit. B verbleiben wird. In diesem Jahre wurde den Aktionären für die Aktien Lit. A $4^1/_2$ % gezahlt.

Aus den Niederlanden und Belgien.

Holländische Eisenbahngesellschaft: Enschede-Oldenzaal.

Im Laufe dieses Monats wird voraussichtlich die Lokalbahn von Enschede nach Oldenzaal mit der Zwischenstation Lonneker dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Diese Linie, Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft und von der Holländischen Eisenbahngesellschaft in Pacht genommen, ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben und ist gebaut gemäss den Bestimmungen der Niederländischen Bahnordnung für Linien untergeordneter Bedeutung. Sie bildet eine natürliche Verlängerung der sich bereits im Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft befindenden Sekundärbahnstrecke Winterswyk-Enschede. Anschlüsse mit der Niederländischen Staatsbahn sind vorhanden in Enschede und Oldenzaal und zwar mittelst Verbindungsgeleise zwischen den getrennt liegenden Staats- und Lokalbahnstationen.

Die Lokalbahnstation Oldenzaal ist, gleichwie jetzt bereits mit Enschede der Fall, für den Personen-, Güter- und Viehverkehr im vollen Umfange eingerichtet und angewiesen, während bei der Zwischenstation Lonneker nur die Beförderung von Pferden in bedeckt gebauten Wagen und Fahrzeugen ausgeschlossen ist.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn im Jahre 1888.

Die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn, deren Bahnnetz gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, führt von Lüttich über Visé nach Mastricht und hat eine Betriebslänge von 30 km.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Gesammtbetrag des verwendeten Anlagekapitals 7 888 200 *M.* oder auf 1 km Bahnlänge 262 940 *M.*

Im Jahre 1888 wurden befördert 999 475 Personen auf 10 826 375 Personenkm, 985 t Gepäck auf 16 167 tkm und 435 652 t Güter aller Art auf 7 917 477 tkm. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 421 432 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 14 048 *M.*, aus dem Güterverkehre 464 770 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 15 492 *M.*, aus sonstigen Quellen 11 271 *M.*, überhaupt 897 473 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 29 916 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 46,9 %, aus dem Güterverkehre 51,8 % und aus sonstigen Quellen 1,3 %. Verausgabt wurden 502 654 *M.* oder für jedes Kilometer Betriebslänge 16 755 *M.*, für jedes Nutzkilometer 1,25 *M.* und für jedes Wagenachskilometer 6,21 *₰* bezw. in Prozenten der Betriebseinnahmen 56,0 %.

Durch den verbleibenden Betriebsüberschuss von 394 819 *M.* hat sich das verwendete Anlagekapital mit 5,01 % verzinst.

Aus Nordamerika.

Hochbahn in Chicago.

Die „South Side Rapid Transit"-Gesellschaft ist gegenwärtig eifrig an der Arbeit zur Ausführung der $3^2/_3$ Meilen langen „Alley"-Hochbahn in Chicago. Am 10. Februar d. J. wurde, laut Angabe der „Railr. Gazette" der erste Spatenstich zu den Baugräben gethan und es soll an jedem Tage die Bodenaushebung zu 10 Grundpfeilern fertiggestellt werden. Von der Strasse 33 aus arbeitet die Keystone-Brückengesellschaft in zwei Richtungen; letztere hat sich verpflichtet, bis zum 23. März d. J. 1 Meile Bahn bei Vermeidung einer bedeutenden Strafe betriebsfähig herzustellen. Der Grunderwerb ist zum grossen Theil bereits ausgeführt. Die Baulichkeiten auf angekauften Grundstücken werden unter der Bedingung der Beseitigung binnen 48 Stunden bestmöglichst verkauft.

Das erforderliche Eisenwerk wird mit grosser Beschleunigung hergestellt und sollte nach dem geschlossenen Beförderungsvertrage bis 25. Februar auf dem Bauplatz angebracht sein; die Aufstellung sollte sodann am folgenden Tage beginnen.

Ueberfluthungen an der Pacificküste.

Der gewaltige Schneefall am Abhang der Pacificküste im Januar d. J., welchem plötzliches Thauwetter, verbunden mit Regengüssen, folgte, verursachte erhebliche Ueberfluthungen und namhafte Schäden. Der Williamette- und der Columbiafluss erreichten einen seit 1876 nicht vorgekommenen Hochwasserstand und rissen viele Brücken und andere Gebäude weg; Bergstürze und Unterwaschungen machten zahlreiche Bahnstrecken der Pacific-Eisenbahnen unfahrbar, sodass in einzelnen Fällen Dampferverbindungen zur Beförderung von Personen und Gütern eingerichtet werden mussten. Es wird umfangreicher und kostspieliger Arbeiten bedürfen, um nach Verlaufen der Wasserfluthen die Bahnen wieder in fahrbaren Stand zu setzen.

Elektrische Zugkraft.

Allmählich werden die elektrischen „Motoren" verstärkt und sie nähern sich mit grosser Geschwindigkeit einer Leistungsfähigkeit, welche nur wenig hinter der durchschnittlichen Zugkraft der gewöhnlichen Amerikanischen Verschiebungslokomotive zurückbleibt. Eine der letzten Erscheinungen in dieser Richtung werden die bei der Thomson-Houston-Gesellschaft für die West End-Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Boston im Bau befindlichen elektrischen Lokomotiven sein, welche imstande sein sollen, einen langen Wagenzug zu befördern, d. h. ein kräftiger Motorwagen wird eine Anzahl Wagen ziehen, ähnlich wie bei den Kabel-Strassenbahnen. („Railr. Gaz.")

Jahresbericht des Bundes-Eisenbahnamts.

Den vor kurzem herausgegebenen dritten Jahresbericht des Bundes-Eisenbahnamts bezeichnet die „Railr. Gazette", welche einen längeren Auszug daraus bringt, als ein durch und durch tüchtiges Stück Arbeit und hebt einige der empfohlenen oder nicht empfohlenen Punkte hervor. Das Amt wünscht ein Verbot der Zahlung von „Commissions" an Eisenbahnbeamte oder an andere Personen für Verkauf von Fahrkarten; es wünscht ferner die gesetzliche Festsetzung der Wagenmiethesätze; die Anwendung des Zwischenstaats-Verkehrsgesetzes auf die Beförderungsgesellschaften der Wasserwege und die genauere Regelung der Beziehungen zwischen den Ausfuhr- und den Inlandsfrachten. Dagegen spricht sich das Amt bestimmt aus gegen etwaige, die Sicherheitseinrichtungen regelnde bundesgesetzliche Bestimmungen, welche nach seiner Ansicht mehr Schaden als Nutzen bringen würden.

Bemerkenswerth erscheint noch, was der Bericht unter der Ueberschrift „Beamte" mittheilt:

„Seitens der Arbeitsvereinigungen ist kundgegeben, dass eine fast allgemeine Einführung von Maassregeln, welche ein System gegenseitiger Versicherung auf der Grundlage einer Beitragsleistung bilden, üblich geworden ist. Dies bezweckt, dass der Theilnehmer im Falle der Verletzung durch Unfall bezw. der Dienstunfähigkeit infolge von Krankheit, ein bestimmtes wöchentliches Krankengeld, oder im Falle des Todes, seine Familie eine dieselbe vor Noth schützende Unterstützung erhält. Diese Versicherungsart findet allem Anschein nach den aufrichtigsten Beifall der verschiedenen Brüderschaften und Orden und gereicht den Theilnehmern zu grossem Vortheil.

Von den 82 berichterstattenden Eisenbahngesellschaften haben 12 Versicherungskassen für ihre Angestellten, 5 andere Krankenkassen gegründet; bei ebenso vielen Gesellschaften bestehen Wohlthätigkeitsanstalten, welche lediglich von den Beamten selbst unterhalten werden; eine Gesellschaft steuert zu gleichem Zwecke eine Jahressumme von 500 D. (!) bei und eine andere Gesellschaft ist im Begriff, eine Versicherungskasse zu bilden. Bei 50 % der befragten Gesellschaften bestehen Speise- oder Uebernachtungshäuser für Beamte. 20 dieser Gesellschaften sorgen in einer mehr oder weniger ausgedehnten Weise für die technische Erziehung bezw. die Ausbildung von Lehrlingen.

Aus den erhaltenen Antworten geht klar hervor, dass durch die hierdurch herbeigeführten engeren Beziehungen zwischen den Bediensteten und den Gesellschaften nicht nur die Interessen beider Theile gefördert werden, sondern auch das Publikum eine grössere Sicherung des besseren und wirksameren Beförderungsdienstes erhält." H.

Einheitliche Normal-Tageszeit.

In der letzten Jahresversammlung der Gesellschaft der Amerikanischen Civilingenieure berichtete der im Vorjahre eingesetzte Ausschuss, dass sein fortgesetztes Bemühen, die sämmtlichen Eisenbahnen des Landes zur allgemeinen Annahme des 24 Stundensystems (an Stelle der jetzigen 2 Mal 12 Stunden) einen bedeutenden Fortschritt erzielt habe. Auf das von dem Ausschusse an die Bahnen erlassene Rundschreiben sind Antworten von 237 Gesellschaften eingegangen, wovon 220 sich für Annahme des Planes erklärten und zwar für den Beginn im Jahre 1892 27, für 1891 68, für 1890 95, ohne Angabe des Anfangstermines 20.

Hiernach spricht sich also keine Verwaltung für einen späteren Termin als 1892 aus, beinahe die Hälfte bezeichnet das laufende Jahr als solchen, und da die letzten 20 Antworten muthmaasslich für die sofortige Einführung sind, so kann man annehmen, dass nicht weniger als 84 % dem Beginn der Neuerung mit dem Jahre 1891 zustimmen.

Die gesammte Länge der hierbei betheiligten Bahnen beläuft sich auf volle 135 000 Meilen (217 350 km).

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die Minas- und Rio-Eisenbahngesellschaft erzielte in dem vom 1. Juli 1888 bis dahin 1889 reichenden Betriebsjahre eine Einnahme von 90 916 £ (gegen 86 574 £ im Vorjahre) bei einer Betriebsausgabe von 58 524 (53 517) £; von dem Betriebsüberschuss von 32 392 (33 057) £ wurden durch Wechselverluste und sonstige Ausgaben in London 3 569 (7 782) £ verzehrt, so dass ein Reinertrag von 28 823 (25 375) £ verblieb, der sich durch Hinzutritt des staatlichen Zinszuschusses von 6 266 £ auf 35 098 £ erhöhte. Hiervon wurden 14 sh. (abzüglich der Steuer) auf den Antheilschein als Gewinn vertheilt, so dass derselbe für das ganze Jahr 7 % betrug.

Diese Gesellschaft hat jetzt eine in ihrer ganzen Ausdehnung in dem Staate Minas Geraës gelegene, 170 km lange Linie im Betriebe, welche von Barbacena an der Linie Parahybana-Sabarà der Staatsbahn Dom Pedro II ausgeht und in westlicher Richtung mit geringer Hinneigung nach Norden über San José nach Oliveira führt; indessen steht für die nächste Zukunft ein umfassender Ausbau nach Süden, Westen und Norden in Aussicht. Durch Gesetz vom 24. November 1888 wurde die Regierung ermächtigt, für ein kilometrisches Anlagekapital von 30 000 Milreis (69 000 ℳ) auf 30 Jahre 6 % Zinsen zu gewährleisten bezüglich zweier Abzweigungen nach den Quellen des Casambu sowie nach dem Lambarey- und Cambuqueiraflusse, ausserdem während der Bauzeit 5 % und während fernerer 10 Jahre 3 % bezüglich einer Verlängerung der Bahn bis zu einem Punkte, wo der Rio Verde (welcher als Rio Grande nach seiner Vereinigung mit dem Paranahyba den Paranà bildet) schiffbar wird. Nachdem die Gesellschaft die bezüglichen Konzessionen erbeten und erlangt, sind durch Erlass vom 9. Dezember 1889 die endgültigen Baupläne für die Zweigbahn von Kilometer 106 der Hauptlinie über den Lambarey und Cambuqueira in südwestlicher Richtung bis Campanha und durch Erlass vom 5. Dezember 1889 die Baupläne für die Abzweigung von Tres Coracôes bis zur Schifffahrtsgrenze des Rio Verde (56,5 km lang) genehmigt; ferner hat die Gesellschaft im Jahre 1889 die Konzession für eine etwa 200 km lange Verlängerung ihrer Bahn von Oliveira westwärts bis Passos erhalten. Diese Linie wird später voraussichtlich noch bis Juguara (dem jetzigen Endpunkt der Mogyanabahn) fortgesetzt werden; Juguara ist gegenwärtig die nächste Eisenbahnstation für den westlich vom Paranahyba gelegenen südlichen Theil des von Eisenbahnen noch gänzlich unberührten Staates Goyaz; eine Fortsetzung der Minas- und Rio-Eisenbahn bis Juguara würde nun den Weg von Rio de Janeiro nach Goyaz um 300 km abkürzen. Alle diese Unternehmungen gipfeln in dem Streben, den Verkehr des Parana-Stromgebietes auf die Hauptlinie zu lenken; zu diesem Zwecke richtet die Gesellschaft auch eine regelmässige Dampfschiffsverbindung auf dem Rio Verde (bezw. Rio Grande) zwischen Salto Grande da Mutuca und der Einmündung des aus dem Staate Sao Paulo kommenden Rio Sapucahy ein. Zur Heranziehung des Verkehrs auch vom Norden her beabsichtigt die Gesellschaft eine 183 km lange Bahn von Oliveira bis zum Oberlauf des San Francisco zu bauen; die bezügliche Konzession hat dieselbe Ende des Jahres 1888 vom Staate Minas Geraës unter Gewährleistung von 7 % Zinsen auf ein kilometrisches Anlagekapital von 30 000 Mlr. sowie unter Ueberlassung eines 30 km breiten Landstriches zu beiden Seiten der Neubaustrecke erhalten. Diese Linie ist eine Parallelbahn zu der in Sabarà am Rio dos Velhas (einem rechtsseitigen Nebenfluss des San Francisco) endigenden Staatsbahn Dom Pedro II und dürfte in verschiedenen Beziehungen in Wettbewerb mit derselben treten.

Die in London ansässige Gesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von 1 000 000 £, eingetheilt in 50 000 Antheilscheine von je 20 £, und 682 000 £ mit 6 % verzinsliche Schuldverschreibungen; doch wird dasselbe zur Ausführung der neuen Linien eine ganz erhebliche Erhöhung erfahren müssen. Das Anlagekapital der Stammlinie geniesst auf 30 Jahre eine Zinsbürgschaft von 7 %.

Die Macahé- und Campos-Eisenbahngesellschaft erzielte im Jahre 1888/89 aus der Damfschiffsverbindung Rio de Janeiro-Macahé und der Eisenbahn Macahé-Campos eine Einnahme von 1 249 230 Mlr., aus der Flussschifffahrt von Campos nach San Fidelis 90 394 Mlr., aus der Zweigbahn Lucca-Miracema 371 358 Mlr., aus der Cantagallo-Abzweigung 193 687 Milreis, aus der San Sebastiaolinie 27 965 Mlr. und aus der Station Rio 182 182 Mlr., im ganzen also 2 114 816 Mlr.; hiervon nahmen die Ausgaben 1 011 565 Mlr. in Anspruch, so dass ein Betriebsüberschuss von 1 103 251 Mlr. verblieb.

Am 18. Dezember 1889 hat die Regierung des Staates Rio de Janeiro der Gesellschaft die Konzession für eine breitspurige Bahn von Campos nach der Bucht von Gargahin, und ferner für eine Verlängerung der Cantagallo-Zweigbahn bis Tres Irmâos am rechten Ufer des Parahyba ertheilt, so dass nach Herstellung einer Brücke über den letzteren eine direkte Verbindung zwischen der Macahé- und Camposbahn sowie der im Staate Minas Geraës gelegenen Staatsbahnlinie nach Santo Antonio de Padua besteht.

Die Bahia- und Minas-Eisenbahngesellschaft erzielte im Jahre 1888 eine Betriebseinnahme von 243 485 Mlr., also um 24 720 Mlr. mehr als 1887; nach Abzug der Ausgaben von 162 620 Mlr. verblieb ein Reinertrag von 80 865 Mlr.

Die in Rio de Janeiro ihren Sitz habende Gesellschaft hat gegenwärtig eine 142,4 km lange Linie im Betriebe, welche von dem im südlichsten Theile des Staates Bahia gelegenen Hafen Caravellas ausgeht und in westlicher Richtung der Grenze des Staates Minas Geraës zueilt, wo bisher das Grenzgebirge, die Serra dos Aymorès, den Endpunkt bildete. Seit Ende Januar d. J. dürfte bereits eine fernere 50 km lange Theilstrecke dem Verkehre übergeben sein, während die weitere Fortsetzung bis Philadelphia sich noch im Bau befindet. Der Staat Minas Geraës gewährleistete dem Anlagekapital der Bahn anfangs eine 6 % Verzinsung; durch Gesetz vom 1. September 1888 wurde dieselbe indessen auf 7 % erhöht gegen die Verpflichtung der Gesellschaft, zwei Ackerbaukolonien zu gründen. Von der Strecke Aymores-Philadelphia sind Abzweigungen nordwärts nach dem Jequitinhouhafluss und nach Peçanha konzessionirt, für deren Anlagekapital gleichfalls der Staat Minas Geraës 7 % Zinsen gewährleistet; ausserdem hat die Gesellschaft die Konzession für eine Fortsetzung von Philadelphia nordwestlich nach San Joao Baptista de Minas Novas nebst einer 6 % Zinsengewähr von der Nationalregierung erhalten. Die letztere ist übrigens durch Gesetz vom 24. November 1888 ermächtigt, auch für das zum Bau einer Verlängerung von San Joao Baptista de Minas Novas bis zum San Francisco erforderliche Anlagekapital 6 % Zinsen zu gewährleisten.

Die einträglichste Bahn von Brasilien betreibt die in London ansässige San Paulo Brazilian-Railway-Company, deren 139 km lange Strecke von dem Hafen Santos nach Jundiahy führt, also den Abzugskanal des gesammten Verkehrs des reichen Staates San Paulo bildet; dieser Gesellschaft sind auf 90 Jahre 7 % Zinsen für ein Anlagekapital von 2 Millionen Pfund Sterling gewährleistet, dafür hat dieselbe aber den 8 % übersteigenden Gewinn mit der Regierung bis zum Ende der Konzessionsdauer zu theilen. Im Betriebsjahre 1888/89 wäre der Ueberschuss nach Verzinsung und Tilgung der $5^{1}/_{2}$ % Anleihe von 750 000 £ noch ausreichend zu einer 18,6 % Verzinsung des 2 Millionen Pfund Sterling betragenden Aktienkapitals gewesen (vgl. Nr. 90 S. 897 vor. Jahrg. d. Ztg.); es konnte indessen nur ein Gewinn von 15 % vertheilt werden, weil der Staat seinen Gewinnantheil erhalten musste. Um nun für die Folge den ganzen Gewinn für sich behalten zu können, hat die Gesellschaft in der sicheren Annahme, dass sie doch nie in die Lage kommen werde, auf die staatliche Zinsengewähr zurückgreifen zu müssen, beschlossen auf die Zinsbürgschaft des Staates Verzicht zu leisten.

Die Araruama-Eisenbahngesellschaft hat durch Vertrag vom 10. Oktober 1889 die Carangolabahn für den Preis von 7 550 000 Mlr. gekauft; hiervon sind 4 418 222 Mlr. zur Zurückzahlung der im Jahre 1881 bei Cohen & Cie. in London aufgenommenen Anleihe von 2 990 222 Mlr. sowie der mit der Banco Uniao de Credito abgeschlossenen Anleihe von 1 428 000 Mlr. sofort zu bezahlen, während der Rest in drei Theilzahlungen zu entrichten ist.

Im letzten Berichtsjahre 1888/89 hatte die Carangolabahn eine Betriebseinnahme von 712 005 Mlr. bei einer Ausgabe von 355 489 Mlr.; dem Betriebsüberschuss von 356 516 Mlr. trat noch der Zinszuschuss des Staates von 1 702 440 Mlr. hinzu.

Zugleich mit der Carangolabahn ist auch die im Bau begriffene Fidelis- und Camposbahn für den Preis von 500 000 Mlr. in den Besitz der Araruama - Eisenbahngesellschaft übergegangen.

Noch ein dritter Besitzwechsel hat im vergangenen Jahre stattgefunden; die im Staate Minas Geraës gelegene Leopoldinabahn ist für den Preis von 7 Millionen Pfund Sterling an eine Gruppe Englischer Geldleute käuflich übergegangen und dieser Verkauf durch Erlass vom 3. Dezember 1889 genehmigt.

Zum Betriebe der Paraopeba-Eisenbahn im Staate Minas Geraës hat sich 1889 eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 7 500 000 Mlr. gebildet.

Auch zum Betriebe einer Vorortbahn von Campinas (im Staate San Paulo) nach den benachbarten Dörfern Cobras und Santa Maria bildete sich 1889 eine Gesellschaft mit einem Kapital von 500 000 Mlr.

Die in Bauvorbereitung befindliche Musambinho-Eisenbahn geht aus von der Rio Pardo - Zweigbahn der Mogyanabahn (an der Grenze der Staaten Minas Geraës und San Paulo), durchläuft das Thal des Rio do Ouro, zieht sich im Thale des Rio Musambo bis San Sebastiao Areado aufwärts und erreicht über San Sebastiao du Paraiso ihren Endpunkt Monte Santo. Die von der Bahn durchzogene Gegend ist zum Anbau von Kaffee sehr geeignet, jedoch bisher noch wenig ausgenutzt.

Bücherschau.

Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten von Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Jahre 1888.

Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist kürzlich das V. Heft dieser — den Jahrgang 1888 umfassenden — Statistik nebst einer begleitenden Arbeit „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik“ herausgegeben worden. Die Beiträge sind im vorliegenden Berichtsjahre im allgemeinen nach denselben Gesichtspunkten wie in den Vorjahren von Dr. phil. August Zillmer bearbeitet worden und bieten an der Hand der in den vorangegangenen Jahren mit grosser Sorgfalt von Dr. Herm. Zimmermann bearbeiteten Beiträge ein treffliches Material zu tieferem Studium.

Die Anzahl der dienstthuenden Eisenbahnbeamten, auf welche sich die statistischen Erhebungen des Jahres 1888 erstrecken, betrug bei Beginn des Jahres 189 226, am Schlusse des Jahres 193 048, während 20 381 ehemalige Beamte am 1. Januar als Ruhegehaltsempfänger aufgezeichnet waren, welche sich bis zum Schlusse des Jahres auf 22 201 Personen vermehrten.

Im Laufe des Jahres wurden für dienstunfähig erklärt: 1. Zugbeamte: infolge von Unfällen 142, aus anderen Ursachen 682, zusammen 824; 2. sonstige Beamte: infolge von Unfällen 60, aus anderen Ursachen 2 035, zusammen 2 095. Mit Ruhegehalt entlassen wurden 868 Zugbeamte und 2 304 sonstige Beamte, zusammen 3 172 Beamte. Es starben ohne vorherige Dienstentlassung infolge von Unfällen 79 Zugbeamte und 101 sonstige Beamte, infolge anderer Ursachen 425 Zugbeamte und 1 459 sonstige Beamte, zusammen 504 Zugbeamte und 1 560 sonstige Beamte, überhaupt 2 064 Beamte. Die Zahl der Todesfälle unter den Ruhegehaltsempfängern betrug 1 293.

Die Anzahl der im Jahre 1888 dienstunfähig gewordenen Beamten ist bedeutend höher, als nach dem Durchschnitt der Jahre 1868 bis 1884 einschliesslich zu erwarten war, während die Anzahl der im Dienste gestorbenen Beamten auch in dem vorliegenden Berichtsjahre hinter der nach dem Durchschnitt der Jahre 1868 bis 1884 einschliesslich zu erwartenden Zahl zurückgeblieben ist.

Im Jahre 1888 (1887) betrug bei den sämmtlichen Beamten die Dienstunfähigkeitsziffer 0,01504 (0,01595), die Ausscheidungsziffer 0,02569 (0,02631), die Pensionirungsziffer 0,01634 (0,01738), die allgemeine Sterbensziffer 0,0156 (0,0148) und die Sterbensziffer der Pensionirten 0,0588 (0,0553).

Die Unfallziffern, welche sich auf die Dienstunfähigkeit beziehen, haben sich gegen das Vorjahr etwas vermindert, während diejenigen, welche den Tod zur Folge hatten, beträchtlich gestiegen sind. Im Jahre 1888 wurde die Versetzung in den Ruhestand bei den Zugbeamten in 142 Fällen, bei den übrigen Beamten in 60 Fällen, zusammen für sämmtliche Beamten in 202 Fällen durch Unfälle herbeigeführt, während 79 Zugbeamte und 101 Nichtzugbeamte, zusammen 180 Personen, infolge erlittener Unfälle verstarben.

Von den zu Beginn des Jahres 1888 im Dienst gewesenen 189 226 Personen wurden 2 885 Personen wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt. Von diesen entfallen auf die Zugförderungsbeamten 340 oder 11,78 %, auf die Zugbegleitungsbeamten 477 oder 16,54 %, auf die Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten 884 oder 30,64 %, auf die Stationsbeamten 275 oder 9,53 %, auf die Beamten für den niederen Stationsdienst 236 oder 8,18 %, auf die Weichenwärter 460 oder 15,95 % und auf die Büreau- oder sonst nicht benannten Beamten 213 oder 7,38 %.

Ohne Ruhegehalt schieden aus wegen Dienstunfähigkeit 34 Personen, wogegen 287 Personen ohne Dienstunfähigkeit mit einem Ruhegehalt bedacht worden sind.

Diejenigen unserer Leser, welche sich spezieller für die Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik interessiren, verweisen wir auf das Werk selbst, von welchem Exemplare zum Preise von 5 ℳ durch die Verlags-Buchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht hier W. Unter den Linden 64 bezogen werden können.

Verschiedenes.

Normalzeit für den Eisenbahndienst.

Die Handelskammer von Leipzig hat sich im Gegensatz zu den bisher mitgetheilten Urtheilen wider die angeregte Einführung einer Normalzeit für den Eisenbahndienst ausgesprochen, wenigstens insoweit, als es sich um den äusseren Dienst der Bahnen handelt. Die Leipziger Handelskammer will für diesen Dienst, d. i. für den Verkehr mit dem Publikum, die Ortszeit beibehalten wissen. Für den inneren Dienst der Bahnen verwirft die Kammer das Zonensystem und empfiehlt die von der 1884 er internationalen Konferenz in Washington angenommene Weltzeit.

Einwirkung der atmosphärischen Elektrizität auf den Betrieb und die technischen Einrichtungen der Telegraphenanlagen.

Im Reichs-Telegraphengebiet werden seit mehreren Jahren eingehende Ermittelungen über die elektrische Erscheinung des Gewitters, insbesondere über die Einwirkung der atmosphärischen Elektrizität auf den Betrieb und die technischen Einrichtungen der Telegraphenanlagen angestellt. Für die oberirdischen Reichs-Telegraphenanlagen sind gegenwärtig 900 Telegraphenanstalten beauftragt, Aufzeichnungen über den Verlauf, die Dauer, die Richtung usw. der vorkommenden Gewitter zu machen. Die Ergebnisse dieser Bestrebungen werden im „Arch. f. P. u. T.“ veröffentlicht. Im allgemeinen hat sich ergeben, dass die unterirdischen Leitungen zwar nicht ganz den Einwirkungen der atmosphärischen Elektrizität entzogen bleiben, dass diese Einwirkung jedoch wesentlich geringer ist, als bei den oberirdischen Leitungen. Bei den unterirdischen Leitungen sind im Jahre 1888 im ganzen 338 Störungen durch Gewitter bemerkbar gewesen, bei den oberirdischen Leitungen dagegen 2 375 Beschädigungen vorgekommen. Was die Stadt-Fernsprechanlagen betrifft, so erscheint die Thatsache bemerkenswerth, dass trotz der mit aussergewöhnlicher Heftigkeit mehrfach stattgehabten Gewitter der Blitz in den mit Stadt-Fernsprechanlagen versehenen Städten im Vergleich zu früheren Jahren auffallend wenig eingeschlagen hat, so dass die Annahme nicht unberechtigt erscheint, dass das über den Dächern ausgebreitete Leitungsnetz bei Ausgleichung der atmosphärischen Elektrizität einen sehr wirksamen Schutz ausübt.

Südafrikanische Eisenbahnen.

Einem Telegramm des „Reuter'schen Büreaus“ aus Capetown zufolge hat der Präsident der Südafrikanischen Republik (Transvaal) Krüger öffentlich seine Genehmigung zum Bau einer direkten Eisenbahn zwischen Bloemfontein und Johannesburg ertheilt. Die Regierung des Kaplandes baut gegenwärtig eine Linie, welche Bloemfontein mit ihrem eigenen Eisenbahnnetz in Verbindung setzt und sich bis Johannesburg ausdehnt. Es wird dadurch eine Eisenbahnverbindung zwischen Johannesburg und dem Meere hergestellt. Zugleich wird dadurch eine der Ursachen beseitigt, die vor einigen Tagen die Ausschreitungen in Johannesburg hervorgerufen hatten.

Aus Kapstadt vom 13. März meldet das „Reuter'sche Büreau“: Der Ausbau der Eisenbahn von Kimberley nach Fourteen Streams (Vaalfluss) wird im Juli vollendet und dem Verkehr eröffnet sein. Die Strecke nach Bloemfontein wird Ende dieses Jahres eröffnet werden. Die Ausdehnung vom Eerstefluss nach Sir Lowry's Pass ist bereits dem Verkehr übergeben und die von Kalk Bay nach Simons Town wird jetzt gebaut, so dass Ende dieses Jahres etwa 1 820 Meilen Staatseisenbahnen fertiggestellt und in Betriebsordnung sein werden. Die Eisenbahn vom Vaalflusse (Fourteen Streams) nach Vryburg in Betschuanaland wird wahrscheinlich anfangs nächsten Jahres fertiggestellt und betriebsfähig sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Medjuludje der Königl. Serbischen Staatseisenbahnen wird künftighin den Namen Mladenovac führen. (615)

2. Güterverkehr.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarif vom 1. Februar 1889 in Kraft, welchen die Besitzer des Haupttarifes von den betheiligten Güterabfertigungen unentgeltlich beziehen können.

Die in dem Nachtrag mit enthaltene Frachterhöhung für Eisenach-Rothenkirchen kommt erst ab 1. Mai d. J. in Wirksamkeit.

Meiningen, den 12. März 1890. (616)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 20. März 1890 kommen für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg neue direkte Frachtsätze nach Station Braunschweig (Ostbhf.) des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie nach den Stationen Braunschweig (Nordbhf.), Braunschweig (Westbahnhof), Salder und Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn zur Einführung. Exemplare der betreffenden Tariftabelle sind durch die betheiligten Güterverwaltungen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 11. März 1890. (MG617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. vom 1. Juni 1889 ist ein Nachtrag II, gültig vom 1. April 1890, erschienen, welcher direkte Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz enthält. Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Güterverwaltungen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 14. März 1890. (MG618)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr. Am 1. April d. J. kommt ein neuer Tarif für den Lokal-Güterverkehr auf den Strecken des Bezirks der unterzeichneten Direktion zur Einführung, durch welchen der jetzige Tarif vom 1. April 1886 nebst Nachträgen 1 bis 12 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält ausser geringen Frachterhöhungen bezw. Ermässigungen in einigen Stationsverbindungen Abweichungen von den bisherigen Bestimmungen und Tarifsätzen insoweit, als die jetzigen Ausnahme-Tarifsätze für Heu und Stroh etc. zwischen Rathenow und Berlin (Lehrter Bahnhof), für Eisenerze und Eisensauen etc. zwischen Osterode a/H. und Braunschweig, Harzburg, Seesen und Vienenburg, sowie für unbearbeitete Bruchsteine und Steinschrotten von Wildemann nach Aschersleben, Bernburg, Gatersleben, Giersleben, Güsten, Halberstadt und Stassfurt aufgehoben werden. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Geltung.

Für diejenigen Stationsverbindungen, welche auch im Lokal-Gütertarif des Direktionsbezirks Erfurt im Staatsbahn-Gütertarif Magdeburg-Erfurt und im Berlin-Mitteldeutschen Gütertarif enthalten sind, kommen die anderweiten Entfernungen und Tarifsätze von den vorgenannten Terminen ab gleichfalls zur Anwendung.

Exemplare des neuen Tarifs — ohne Kilometer-Tariftabellen — sind zum Preise von 1 ℳ, mit Kilometer-Tariftabelle zum Preise von 1,25 ℳ für das Stück vom 25. d. Mts. ab bei den diesseitigen Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Magdeburg, den 15. März 1890. (619)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. April 1890 treten die Nachträge I zu den Heften 1—3 des **Nord-österreichischen-MittelrheinischenGütertarifes** vom 1. September 1889 in Kraft.

München, den 14. März 1890. (620)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Zum Niederländisch-Bayerischen Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887 ist mit Gültigkeit ab 1. April l. J. der Nachtrag I erschienen.

Derselbe enthält:
1. Neue Tarifvorschriften;
2. Frachtsätze für die Stationen Bamberg und Zapfendorf;
3. Berichtigungen.

München, den 15. März 1890. (621)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 1. April d. J. ab wird versuchsweise und jederzeit widerruflich für die Beförderung von Schweinen in Wagenladungen, welche von den in der Provinz Posen und Schlesien gelegenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg nach dem Schwarzviehmarkt in Oppeln aufgeliefert werden, eine Ermässigung von 50 % der tarifmässigen Fracht gewährt. Die gleichen Ermässigungen geniessen diejenigen Schweinesendungen in Wagenladungen, welche nachweislich einer Bescheinigung der Polizeiverwaltung zu Oppeln auf dem Oppelner Markt unverkauft geblieben sind und nach der ursprünglichen Versandstation beziehungsweise nach einer zwischen dieser und Oppeln belegenen anderen Station zurückbefördert werden.

Breslau, den 17. März 1890. (622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II Heft 2. Für Beförderung von frischem Fleisch in Spezialwagen bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür kommt mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres von Wien, St. Marx (Oesterreich.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) nach Berlin Schlesischer, Görlitzer und Anhalt-Dresdener Bahnhof ein direkter Frachtsatz von 4,36 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 17. März 1890. (623)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Deutschen Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Altona-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die im Ausnahmetarif 3 (Cassia usw.) des Tarifs für den oben bezeichneten Verkehr mit aufgeführten Artikel Farbeholzextrakt und Speck nicht mehr zu den Sätzen des genannten Ausnahmetarifs, sondern zu den höheren Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen abgefertigt. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. März 1890. (624)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Verbands-Vieh- usw. Verkehr. Auf der diesseitigen Haltestelle Sprakebüll, welche z. Zt. nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Leichen eingerichtet ist, erfolgt vom 1. April d. J. ab im vorbezeichneten Verkehr auch eine unbeschränkte Abfertigung von lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen. Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 13. März 1890. (625)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Am 15. März d. J. ist zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der VI. Nachtrag erschienen. Näheres ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.

Köln, den 18. März 1890. (626)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Verkehr mit der Kerkerbachbahn. Am 1. April d. J. wird der direkte Verkehr mit den Stationen der Kerkerbachbahn, welcher bisher auf den Wagenladungsverkehr beschränkt war, auch auf den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr ausgedehnt. Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (627)

Frankfurt a/M., den 13. März 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 25. März l. J. wird die Kilometertafel II des Tarifheftes Nr. 1 vom 1. Januar 1885 durch Aufnahme nachfolgender Relation ergänzt:

	Tarifkilometer			
	a)	b)	c)	d)
Tschepline-Lichtenfels	617	620	624	632

München, den 11. März 1890. (628)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Vom 24. April d. J. gelten die in dem Spezial-Export-tarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew-Bahn über Bachmatsch-Gomel-Brest-Grajewo nach Königsberg etc. vom 2./14 Februar 1890 für Pillau und Memel abgegebenen Frachten und Nebengebühren auch für derartige Sendungen von den betreffenden Stationen, welche nach dem Tarif vom 22. September /4. Oktober 1889 über Kiew-Brest-Grajewo nach Pillau und Memel zur Abfertigung gelangen. Durch diese Gleichstellung tritt eine geringe Erhöhung der Gesammtfrachten bei den meisten der im letztgenannten Tarif enthaltenen Stationen der Kursk-Kiew-Bahn ein.

Die Direktion. (H&V629)

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zum Hessisch-Badischen Gütertarif vom 1. Januar 1886 (Südwestdeutsches Tarifheft 9) ist mit Gültigkeit vom 15. März l. J. der Nachtrag XIII, Ausnahmefrachtsätze für gewisse geringwerthige Massengüter in Wagenladungen im Verkehr mit Basel enthaltend. ausgegeben worden.

Karlsruhe, den 13. März 1890. (630)
Generaldirektion.

Zu Nr. 23. (1890.)

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird in den Gütertarif Theil II Heft Nr. 3 vom 1. Juni 1883 (Bayerisch-Saarbrücker Verkehr) die Station Füssen der Privatlokalbahn Oberdorf b. Biessenhofen-Füssen mit Gültigkeit vom 1. April d. J. einbezogen.

Die direkten Frachtsätze für Füssen sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die vollen Sätze für Oberdorf b. Biessenhofen zu bilden.

km	Eilgut	Stückgut	A 1	B	Spezialtarife				Ausnahmetarife			
					A 2	I	II	III	Nr. 1 für Holz a. u. b	Nr. 6 für bestimmte Stückgüter	Nr. 8 für Thomasschlacken	Nr. 9 für Holz des Sp.-T. III
31	1,08	0,66	0,40	0,37	0,35	0,33	0,29	0,22	0,22	0,66	0,22	0,22

Mark für 100 kg.

München, den 14. März 1890.
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. (631)

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Voraussichtlich wird am 1. Mai d. J. ein Theil I für die sämmtlichen Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände zur Einführung gelangen. Hierdurch werden aufgehoben:

1. Das Heft I für den Deutsch-Belgischen Güterverkehr vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen.
2. Das Heft I für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Februar 1884 nebst Nachträgen.
3. Das Heft I für den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr. Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinische und linksrheinische) und Hannover einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und mehrerer anderer Belgischen Bahnen andererseits vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen.

Ferner:

4. Die reglementarischen Bestimmungen, die allgemeinen Tarifvorschriften, sowie die Güterklassifikation folgender Tarife:
   a) des Tarifs für den Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbands-Güterverkehr. Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderer Belgischen Bahnen andererseits via Bleyberg vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen;
   b) des Tarifs für den Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge Verbands-Güterverkehr. Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grand-Central-Belge Bahn andererseits via Aachen-Maestricht bezw. Dalheim-Roermond vom 1. Juli 1881 nebst Nachträgen;
   c) des Tarifs für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Güterverkehr vom 1. Juni 1883 nebst Nachträgen.

Wegen der durch den neuen Theil 1 eintretenden Erhöhungen ist das Nähere auf unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Köln, den 19. März 1890. (632)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Vom 15. März d. J. an finden im diesseitigen Lokalverkehr, sowie in denjenigen Staatsbahn-Wechselverkehren und inländischen Verbandsverkehren, an welchen die Seehafenstationen des diesseitigen Bezirks und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn betheiligt sind, anderweite Kontrolvorschriften für alle Ausfuhrgüter gleichmässige Anwendung. Ausgenommen hiervon sind die Artikel Sprit und Spiritus, für welche die bisherigen Kontrolvorschriften auch fernerhin unverändert in Kraft bleiben.

Die Kontrolvorschriften sind aus dem zum 1. April d. J. erscheinenden neuen diesseitigen Lokal-Gütertarife, demnächst auch aus den Nachträgen zu den betreffenden direkten Tarifen ersichtlich. Besondere Abdrücke davon können von den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden.

Hannover, den 13. März 1890. (633)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Thierhaare, insoweit selbe bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen gemäss Theil I des Niederländ.-Deutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes nach Spez.-Tarif A 2 tarifiren, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Wien K. F. N. B., St. E. G., K. F. J. B. u. Oe. N. W. B. . .	1,89 M.
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wien K. F. N. B., St. E. G., K. F. J. B. u. Oe. N. W. B. . .	1,84 „
Nach Dresden-Elbkai von Wien K. F. N. B., St. E. G., K. F. J. B. u. Oe. N. W. B. . .	2,29 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen, Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. März 1890. (634)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für a) Mehl- und Mahlprodukte, b) Kleie treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	a) u. b) 1,53 M.
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wien, Stadlau St. E. G., Wien und Floridsdorf-Donaufeld K. F. N. B., Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K. F. J. B., Wien K. E. B., Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B., Wien Lagerhaus	a) u. b) 1,48 „
Nach Dresden-Elbkai von Wien, Stadlau St. E. G., Wien und Floridsdorf-Donaufeld K. F. N. B., Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K. F. J. B., Wien K. E. B., Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B., Wien Lagerhaus	a) 1,89 „ b) 1,82 „

Von Wien-Donaukaibahnhof erhöhen sich obige Frachtsätze um 1 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Schönpriesen-Umschlag und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 14. März 1890. (635)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Für eiserne Maschinentheile treten vom dritten Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums und unter Einhaltung der in demselben enthaltenen speziellen Bestimmungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1890, in Kraft:

Von	bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Tetschen Oe. N.W. B. nach Hlinsko . .	50 kr. Oe. W.
Liebau nach Hlinsko	34,4 „ „

Wien, am 11. März 1890. (636)

Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung eines Nachtrages VII zum Tarife. Mit 1. April n. St. 1890 gelangt ein Nachtrag VII zu dem vom 1. Mai n. St. 1886 gültigen Tarife für Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreich und Südwestrussland zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Neue Ergänzungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses (Güterklassifikation),
II. Neu berechnete Frachtsätze für den Ausnahmetarif I (Sammelgut) im Verkehre zwischen den Grenzstationen und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
III. Aufnahme der Stationen Bodenbach und Tetschen in den Ausnahmetarif 3 für Flachs, Hanf, Werg etc.,
IV. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Grenzstationen Nadbrzezie

trs. (Russland) für den gesammten Verkehr,
V. Ergänzungen des Kilometerzeigers,
VI. Berichtigung.
Wien, im März 1890. (637)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Deutsch - Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Ungarn. Am 1. April l. J. tritt der Nachtrag XVIII zum Verbands-Gütertarife Theil II Heft 3 in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Ausnahmetarif Nr. 23 (Hohlglaswaaren für den Seeexport). und Aenderung der Waarennomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 15. Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.
Wien, am 14. März 1890. (638)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. n. Mts. ab wird der Personenzug Nr. 20 (Hamm ab 11.30 Nachm., Dortmund an 12.15 Vorm.) um 11.42 Nachm. in Nordbögge zum Aufnehmen und Absetzen von Reisenden anhalten.
Köln, den 6. März 1890. (639)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in den nachbezeichneten Verkehren neue Tarife bezw. Tarifnachträge mit theilweise veränderten Bestimmungen und Fahrpreisen in Kraft und zwar:
im Pfälzischen Lokalverkehre der X. Nachtrag,
im Pfälzisch - Köln linksrheinischen Verkehre ein neuer Tarif,
im Pfälzisch - Hessischen Verkehre der II. Nachtrag,
im Pfälzisch-Main-Neckarbahn-Verkehre der III. Nachtrag,
im Pfälzisch-Badischen Verkehre der V. Nachtrag,
im Pfälzisch - Elsass - Lothringischen sowie im Badisch-Elsass-Lothringischen Verkehre neue Tarife.
Vom genannten Tage ab haben in den gedachten Verkehren die Rückfahrkarten I. und II. Klasse mit Preisen für gewöhnliche Personenzüge ebenso wie die Personenzug-Rückfahrkarten III. Klasse zur Benutzung der Schnellzüge nur bei Zulösung von Schnellzug - Zuschlagskarten Gültigkeit. Näheres hierüber ist demnächst bei unseren Stationen zu erfahren. (640)
Ludwigshafen a/Rh., den 12. März 1890.
Die Direktion.
von Lavale.

Vom 1. Mai d. J. ab gelangen die bestehenden Rückfahrkarten I.—III. Klasse Berlin-Romanshorn oder Rorschach über Hof oder Probstzella nicht mehr zur Ausgabe.
Erfurt, den 15. März 1890. (641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personenverkehr. Die bisher alljährlich stattgehabte Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten von Breslau nach Möhlten und von Grünberg nach Hirschberg auf 5 Tage, soweit diese Karten in der Zeit vom 1. Mai bis Ende September zur Ausgabe gelangt sind, tritt vom 1. Mai d. J. ab nicht mehr ein.
Breslau, den 17. März 1890. (642)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Einladung zu der 32. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 19. April 1890, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:
1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1889.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1889.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1889 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Maassgabe des § 23 der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1890.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten *) die Aktien sammt Kouponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft
und zwar spätestens bis 11. April d. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon 1 Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.
Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.
Teplitz, am 16. März 1890. (643)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.
Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.
Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.
§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.
§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.
Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselbe entfallenden Stimmenzahl ausweist.
§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.
Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der in Umlauf befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Altschienen-Verkauf. Zum Verkauf der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderer Oberbaumaterialien wird Termin auf Mittwoch, den 16. April d. J., Vormittags 9 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ Schreibgebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, den 17. März 1890. (644)
Materialienbüreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 24. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Neuck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. März 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Eisenbahnpolitische Kundgebungen des Fürsten Bismarck.

(Fortsetzung aus Nr. 23.)

In der Folgezeit erhält die Frage der Erwerbung der Preussischen Eisenbahnen durch den Staat und der Uebertragung derselben auf das Deutsche Reich für einige Jahre eine vorübergehende Bedeutung. Am 11. September 1875 bestimmt Fürst Bismarck auf den Vortrag des Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts Maybach: 1. dass als vorläufige Ausführungsmaassregel, in Ergänzung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, betreffend die Errichtung des Reichs-Eisenbahnamts, ein Gesetz ausgearbeitet werde, welches die Befugnisse und Geschäftsverhältnisse dieses Amtes näher regelt und die fakultative Uebernahme der Staatsaufsicht vorsieht; 2. dass dem Reichs-Eisenbahnamt unausgesetzte Aufmerksamkeit geschenkt werde, jedoch als einziges wirksamstes Mittel, das Eisenbahnwesen im nationalen Interesse zu ordnen und 3. dass der Erwerb der Deutschen Eisenbahnen (mit Ausschluss der Bayerischen) für das Reich näher erwogen und erörtert werde. Bereits am 8. Januar 1876 äussert Fürst Bismarck sich über letztere Frage, insoweit dieselbe insbesondere Preussen betrifft, in dem nachfolgenden Gutachten, in welchem die Unzuträglichkeiten der bestehenden Eisenbahnverhältnisse, die Nachtheile der Privatbahnen für die allgemeinen Interessen, die Gründe für die Erwerbung der hauptsächlichsten Privatbahnen durch den Staat und für die Uebertragung an das Reich, sowie das hierbei einzuschlagende Verfahren und die Gestaltung der Verwaltung der künftigen Reichsbahnen scharf beleuchtet werden.

„Im Widerspruch mit dem Bedürfniss der Nation nach Einigung auf dem wirthschaftlichen Gebiete, im Gegensatz zu der einheitlichen Verwaltung von Post und Telegraphie, verharrt die weitaus wichtigste Kommunikationsanstalt, die Eisenbahn, trotz der Reichsverfassung, welche im Artikel 42 ff. eine einheitliche Zusammenfassung verlangt, in dem aus anderen politischen und wirthschaftlichen Verhältnissen überkommenen Zustande der Zersplitterung. Das Deutsche Eisenbahnnetz zerlegt sich in nicht weniger als 82 selbständige Eisenbahngebiete, von zum Theil seltsamen Formationen, unter 66 Vorständen. Das bunteste Bild zeigt jedoch Norddeutschland, und ausser Sachsen vor allem Preussen. Denn während Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen vermöge ihres ausschliesslichen oder doch weit überwiegenden Staatsbahnbesitzes einer einheitlicheren Gestaltung ihrer Eisenbahnen in Anlage, Betrieb und Verwaltung sich erfreuen, zerfällt in Preussen das im November v. J. in Betrieb befindliche Eisenbahnnetz von 16 665 km in 63 Einzelgebiete mit 50 Vorständen, darunter 49 Privatbahnunternehmungen mit 40 mehr oder minder autonomen Vorständen. Die beiliegende Eisenbahnkarte markirt zur besseren Uebersicht in rother, gelber und schwarzer Farbe die Bahnen nach ihrer Eigenschaft als Staatsbahnen und vom Staate oder von Privatdirektionen verwaltete Privatbahnen.

Diese Zersplitterung verdanken wir der, besonders in der westlichen Hälfte der Monarchie, so stark entwickelten

Privateisenbahn-Industrie, dass bekanntlich der Staat im öffentlichen Interesse genöthigt war, wenigstens durch bessere Verbindung und Arrondirung des Staatsbahnnetzes mit grossen Kosten ein Gegengewicht zu erstreben.

Dieses Mittel genügt jedoch nicht, die vorhandene Zersplitterung aufzuheben. Noch viel weniger gilt dies von dem — technisch nicht unberechtigten und schon jetzt in wichtigen Fällen erfolgreichen — Streben der Privatbahnen nach Fusion ihres Besitzes und Betriebes, weil dasselbe mit anderen Gefahren für das öffentliche Wohl verknüpft ist.

Die Zersplitterung des Eisenbahnnetzes durch die Privatindustrie und die — von ihrem Standpunkt natürliche — spekulative Tendenz der letzteren hat aber, neben vielen anderen Missständen, zur Folge: eine unnöthige Vertheuerung der Betriebskosten und damit der Tarife, verursacht durch die zahlreichen, kostspieligen Verwaltungsstellen mit ihrem grossen Centralapparate, den doppelten Rechnungs- und Kontroleinrichtungen, die mangelhafte Ausnutzung des Betriebsmaterials und die überflüssigen Doppelbauten usw.; ferner eine, trotz aller versuchten Auskunftsmittel, mangelhaft bleibenden Leistungsfähigkeit der Bahnen für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung;

das Tarifchaos (Anfang Oktober bestanden in Deutschland excl. Bayern fast 1400 Tarife) nebst vielfach gegen das eigene Land rücksichtslosen Differentialtarifen und die durch die Schwankungen und Unklarheiten der Tarife verursachte Unsicherheit in Handel und Verkehr;

endlich, aus unberechtigten Konkurrenzinteressen gelähmte direkte Verbindungen in den Zügen und in den Verkehrsbeziehungen.

Zu alledem haben wir in neuerer Zeit noch eine durch Ueberproduktion herbeigeführte finanzielle Zerrüttung, selbst grosser Gesellschaften, in den Kauf nehmen müssen, welche konzessionirte und begonnene Bauten ins Stocken und den soliden Theil des Geldmarktes in Unruhe gebracht hat.

Ausser Zweifel steht, dass wesentlich Rücksichten auf die Lage der Privateisenbahn-Industrie zur Erfolglosigkeit beigetragen haben, auf gesetzgeberischem Wege das Eisenbahnwesen dem öffentlichen Bedürfnisse zu reformiren, weil eine solche Reform — im Geiste der Reichsverfassung — nicht ohne tieferen Eingriff in die bisherige Selbständigkeit und die Finanzverhältnisse der Gesellschaften denkbar ist; man wird daher zugeben müssen, dass der Fortbestand der Privateisenbahn-Industrie in dominirender Stellung dem Gemeinwohl nicht zuträglich ist. Ihre trotz aller Gesetze unkontrolirbare, unabhängige Herrschaft über wichtige öffentliche Interessen der Bevölkerung ganzer Provinzen macht die Verwaltung einer grossen Privatbahn thatsächlich zu einer Partikular-Regierung, und zwar zu einer solchen, welche den Beruf fühlt, ihre Macht über den Verkehr nicht im öffentlichen Interesse, oder in dem des Staates, der sie privilegirt hat, sondern lediglich zu Gunsten des Privatvermögens der Aktionäre zu üben. Eisenbahnen sind ihrer Bestimmung und Benutzung nach öffentliche Verkehrsanstalten, konzessionirt und gebaut unter Gewährung grosser Vorrechte zur Förderung des öffentlichen Wohls. Ihr Charakter als Erwerbsunternehmen sollte nun zur Geltung gelangen, soweit das in erster Linie stehende öffentliche Interesse damit verträglich ist. Diesem, durch die Gesetzgebung sanktionirten, durch das Staatswohl gebotenen Prinzip entsprechend, hat man die Ueberlassung von Bau und Betrieb von Eisenbahnen an die Privatindustrie stets nur als ein zeitweiliges Verhältniss, den schliesslichen Erwerb der Privateisenbahnen für den Staat aber als etwas Selbstverständliches betrachtet.

In unseren Nachbarstaaten ist, neben dem Rechte des Ankaufs nach einer gewissen Anzahl von Betriebsjahren, der — mehr oder minder entschädigungsfreie — Erwerb im Wege des Heimfalls, durch Ablauf der nur auf Zeit, höchstens 99 Jahre ertheilten Konzession, oder, wie in Preussen, im Wege der Amortisation der Aktien mittelst einer von den Eisenbahnen selbst aufzubringenden Abgabe gesetzlich vorgesehen. Nur vorübergehend, nach dem ausdrücklichen Vorbehalte der Staatsregierung, ist diese Abgabe im Jahre 1859 unter dem Drange der Verhältnisse für andere Staatszwecke bestimmt und seitdem den allgemeinen Staatsfonds zugeführt worden.

Gegen den Rückgriff auf die Aktienamortisation spricht der Umstand, dass dieses Mittel nicht rechtzeitig und vollständig zum Ziele führt; der gesetzgeberische Grundgedanke bleibt aber berechtigt und begründet das Verlangen nach staatlichem Erwerb der Privatbahnen — wenigstens in ihren Hauptsystemen — und nach der Wiederherstellung ihres Charakters als öffentliche Verkehrsstrassen.

Diese Maassregel ist in Bayern und Italien zur Ausführung gelangt, weil sie das einzige Mittel ist, den bestehenden Konflikt zwischen den öffentlichen und den Interessen der Privatbahnbesitzer in durchgreifendster und billigster Weise zu lösen. Preussens Handel und Verkehr wird in eine nachtheilige Lage gerathen, wenn die Privateisenbahnen in den Nachbarstaaten mit dem Erlöschen der Konzession Staatseigenthum geworden und im Stande sein werden, zu billigeren Preisen zu transportiren, während in Preussen die Ausbeutung der öffentlichen Verkehrswege für das Privatinteresse der Aktionäre höhere Tarife und kostspieligeren Betrieb nöthig machen.

Wenn diese öffentlichen Verkehrswege staatlicher Verwaltung überwiesen werden sollten, so fragt es sich, ob ihr Erwerb durch Preussen oder durch das Reich den Vorzug verdient. Letzterer wird sich jedenfalls nur dann empfehlen, wenn zugleich der ganze fiskalische Eisenbahnbesitz Preussens auf das Reich übergeht.

Seit der Errichtung des Reichs bilden die Eisenbahnen, von lokalen Linien abgesehen, Reichs- nicht Partikularstrassen. Derselbe Gedanke, welcher die frühere Zersplitterung der Post in zahlreiche Territorial- und Thurn und Taxis'sche Posten als mit den Ansprüchen des Verkehrs unvereinbar erscheinen liess, findet aus stärkeren Gründen seine Anwendung auf den viel grösseren Antheil des nationalen Binnenverkehrs, welcher den Eisenbahnen zufällt.

Die Reichsverfassung überweist deshalb im Art. 4 Nr. 8 das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reichs im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung;

sie stattet im Art. 41 das Reich unter Umständen mit dem Konzessionsrecht auch gegen den Widerspruch des betheiligten Bundesgliedes aus;

sie verlangt im Art. 42, dass die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und neue Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollen;

sie schreibt im Art. 43 die Einführung übereinstimmender Betriebseinrichtungen vor und überträgt die Sorge für den guten baulichen Zustand und die gehörige Ausrüstung mit Betriebsmitteln dem Reiche;

sie verpflichtet im Art. 44 die Eisenbahnen zur Einrichtung der für den durchgehenden Verkehr nöthigen Personenzüge, der erforderlichen Zuganschlüsse und der Güterzüge,

und verlangt im Art. 45 die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife unter der Kontrole des Tarifwesens durch das Reich.

Die Reichsverfassung will somit, der nationalen Idee wie den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesvertheidigung entsprechend, ein einheitlich geordnetes Eisenbahnsystem, die Erhebung der Eisenbahnen zu einer wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt.

Die Erstrebung dieses Zieles ist schon durch die Verfassung nicht dem Bundesstaate Preussen, sondern dem Reiche zugewiesen, und es empfiehlt sich aus politischen Gründen, diejenigen Beziehungen, in welche der staatliche Erwerb des Norddeutschen Privatbahnnetzes den Erwerber zu der Mehrzahl der Bundesstaaten setzen würde, nicht für den ohnehin mächtigsten Einzelstaat, sondern für das Reich zu gewinnen.

Ein durch den Erwerb der Privatbahnen vergrösserter Preussischer Staatsbahnbesitz würde nur den Preussischen Partikulareinfluss erweitern und ein seine Nachbarn drückendes, verstärktes Uebergewicht Preussens begründen. Die Rechte, welche der Bahnbetrieb in den einzelnen Territorien mit sich bringt, werden dem Reiche bereitwilliger gewährt werden, als dem Nachbarstaate Preussen.

Der in der Hand des Reichs vereinigte Besitz der Preussischen Privat- und Staatsbahnen hat einen anderen Charakter, und als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiss alle wahren Freunde des Reichs für sich. Preussens Beruf, den Ausbau der nationalen Institutionen, allen voran, zu unterstützen, muss sich auch bei dieser Gelegenheit und auf diesem wichtigen Felde geltend machen. Ein wahrhaft nationales Auftreten seinerseits verheisst weittragende Erfolge.

Im Besitze des Preussischen Eisenbahnnetzes würde seitens des Reichs, ich zweifle nicht daran, mit den Staatsbahnen der übrigen grösseren Bundesstaaten im Wege der Verständigung und der Gesetzgebung ein Verhältniss hergestellt werden können, welches den Reichsinteressen genügt. — Mit dem Erwerb der Preussischen Staatsbahnen mit ihren Dependenzen durch das Reich würde der Erwerb aller dem Staate in Bezug auf Privatbahnen zustehenden Rechte — Ankaufs-, Heimfalls-, Eigenthums- und Gewinnantheils-

rechte — mögen dieselben auf Gesetz, Konzession oder Vertrag beruhen, zu verbinden sein. Das Reich hätte dabei in entsprechender Kompensation in die finanziellen Verpflichtungen des Staats (Zinsgarantien usw.) diesem gegenüber haftbar einzutreten und sich wegen der Eisenbahnabgabe mit dem Staate abzufinden.

Die gegenwärtige Finanzlage der Privateisenbahnen gegenüber den günstigen Kreditverhältnissen des Reichs, wie die wirthschaftliche Lage und die Verhältnisse des Geldmarktes berechtigten zu der Erwartung, dass es dem Reiche gelingen wird, die hauptsächlichsten Privatbahnen nach und nach unter billigen Bedingungen zu erwerben und damit im grössten Theile Norddeutschlands der seitherigen Zersplitterung ein Ende zu machen.

Die Modalitäten des Erwerbes lasse ich vorläufig unerörtert. Dieselben würden, besteht im Prinzip Einverständniss, unüberwindliche Schwierigkeiten nicht bieten, auch eine Beschwerung des Geldmarktes nicht nothwendig zur Folge haben.

Der Gedanke, dem Staate die ihm zu gewährende Erwerbssumme in Gestalt eines Betrages an Rente und Amortisationsquote zu überweisen, scheint in erster Linie der Erwägung werth.

Bei den Privatbahnen würde sich das Verhältniss, soweit zu übersehen, insofern nicht zu schwierig gestalten, als die Prioritätsobligationen, von einer etwaigen privilegienmässigen Konvertirung abgesehen, von dem Eigenthumswechsel an sich nicht berührt werden, die Aktienbesitzer aber — wie dieses kürzlich von der Bayerischen Regierung bei der Erwerbung der Bayerischen Ostbahnen und in früheren Fällen auch schon bei uns geschehen — event. mit einer festen Rente unter Amortisation der Aktie abgefunden werden könnten. Ueber die Höhe der für diese Renten usw. erforderlichen Beträge lässt sich zur Zeit füglich nichts sagen, doch scheint bei Erwägung aller Verhältnisse die Erwartung eine berechtigte, dass die durch die einheitliche Administration erhöhten Bahnerträge mehr als ausreichen werden, die Verbindlichkeiten des Reichs dem Staate und den Aktionären gegenüber zu erfüllen.

Das in Betracht kommende nominelle Aktienkapital, dessen wirklicher Werth sich nach den heutigen Börsenkursen resp. annähernder Schatzung beträchtlich niedriger stellt, würde, soweit solches bis jetzt konzessionirt ist, sich auf rund etwa 1 600 Millionen Mark beziffern. Ueber die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen durch ein selbständiges Ressort mit eigener Beamtenlaufbahn nach Analogie der Post und unter Heranziehung der bewährtesten Kräfte der Privatbahnverwaltungen enthalte ich mich für jetzt weiterer Andeutungen bis zu mündlicher Berathung.

In der Absicht, die letztere durch eine vertrauliche Besprechung einzuleiten, behalte ich mir vor, die Frage auf die Tagesordnung des Staatsministeriums zu bringen: ob dem demnächst zusammentretenden Landtag eine Vorlage zu machen ist, um für die Staatsregierung die Ermächtigung zu erlangen:

> vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der beiden Häuser des Landtags in dem oben dargelegten Sinne mit dem Reiche Vertrag zu schliessen wegen Abtretung des gesammten Eisenbahnbesitzes Preussens, einschliesslich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen, an das Reich."

(Fortsetzung folgt.)

Ein Beitrag zur Reform des Personentarifs.

Bei all den z. Z. im Gange befindlichen Versuchen zur Reformirung der Personentarife ist es höchst auffällig, dass einer der maassgebendsten Faktoren ganz unberücksichtigt gelassen wird, was nur darin seinen Grund haben kann, dass bei der Konstruktion dieser Tarife die Technik des Betriebes zu wenig berücksichtigt wird.

Gewöhnlich wird der Tarif basirt auf die Zugkraftskosten, mit Unterscheidung von schnell und langsam verkehrenden Zügen.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Betriebskosten für Schnellzüge grösser als für gewöhnliche Züge sind, so muss doch darauf hingewiesen werden, dass es nicht die Geschwindigkeit an und für sich, sondern ganz andere Faktoren sind, welche die Beförderungskosten für den einzelnen Passagier beeinflussen.

Die gesammte mechanische Arbeit eines in Bewegung befindlichen Zuges ist für eine bestimmte Strecke ganz gleich und unabhängig von der Geschwindigkeit, mit der diese Strecke befahren wird, d. h. ob der Zug diese Strecke in 1 oder 2 Stunden, mit 30 oder 60 km Geschwindigkeit befährt. Allerdings ist für den mit grösserer Geschwindigkeit fahrenden Zug eine verhältnissmässig grössere Kraftleistung nöthig, die eine schwerere Maschine erfordert, auch ist für den grösseren Luftwiderstand ein Mehr an Kraft in Rechnung zu stellen, wodurch die Kosten dieses Zuges um einen gewissen Posten vermehrt werden, der jedoch durch andere, aus der Ersparniss an Zeit resultirenden Minderkosten mehr als ausgeglichen wird.

Ein Zug, der z. B. mit 60 km verkehrt, wird in der gleichen Zeit den doppelten Weg zurücklegen, den ein solcher mit 30 km Geschwindigkeit befährt, denn das Zugpersonal, gleichwie das in den Betriebsmitteln repräsentirte Kapital, wird bei doppelter Geschwindigkeit die doppelte Leistung in der gleichen Zeit ausüben, und wenn auch mit Rücksicht auf die durch Stationiren und Aufenthalt für den Dienst erforderliche Zeit diese Leistung vermindert erscheint, so dürfte die grössere Geschwindigkeit immer noch einen pekuniären Vortheil vor der geringeren bieten.

Dagegen kommen allerdings Faktoren in Rechnung, die die Beförderungskosten einer Person in Schnellzügen erheblich höher stellen, als in langsamer gehenden Personenzügen.

Zunächst ist es die erheblich geringere Leistungsfähigkeit der ersteren, da infolge der grösseren Geschwindigkeit die Züge weniger Wagen und somit auch weniger Personen befördern können; in der That befahren z. B. die Bayerischen Staatsbahnen in Schnellzügen durchschnittlich nur 36,4 Personen, dagegen in den Personenzügen 67,7 Personen.

Dieses Verhältniss erscheint noch viel auffälliger, wenn man das zu befördernde todte Gewicht in Betracht zieht, welches für jeden einzelnen Passagier in Betrieb gesetzt werden muss.

Ein gewöhnlicher Personenzug, bestehend aus 1 Lokomotive, 1 Gepäck-, 1 Dienstwagen, sowie 2 Personenwagen I. und II. Klasse und 8 Personenwagen III. Klasse hat ein Totalgewicht von 180 t und enthält 360 Sitzplätze, welche bei 22,6 % Ausnutzung (dem Durchschnitt auf den Bayerischen Staatsbahnen entsprechend) 82 Personen befördern, so dass auf den Passagier eine Bruttolast von 2 200 kg des Zuggewichtes trifft.

Ein Schnellzug, bestehend aus einer gleich starken Lokomotive, ausgerüstet mit den für lange Reisen erforderlichen Einrichtungen, als Kloset und Waschkabinet für je 2 Kupees, jedoch ohne Schlafabtheilungen, mit 1 Gepäck- und 1 Dienstwagen, sowie 7 Personenwagen I. und II. Klasse, wiegt 176 t und hat einen Fassungsraum für 182 Sitzplätze, die jedoch durchschnittlich nur mit 18 %, also mit 32 Passagieren ausgenutzt werden, so dass auf die beförderte Person ein Bruttogewicht von 5 500 kg kommt.

Auffälliger ist dieses Verhältniss bei dem Orient-Expresszug, der mit 2 Amerikanischen Schlafwagen und 1 Restaurationswagen ausgerüstet ist und bei 40 Sitz- bezw. Schlafplätzen, sowie 1 Gepäck- und 1 Dienstwagen, ein Zuggewicht von 170 t besitzt. Die Ausnutzung der Plätze ist hier wegen der langen Reiseziele der einzelnen Passagiere eine grössere, kann aber kaum höher als mit 45,2 % angesetzt werden, so dass auf 18 Passagiere für jeden derselben ein Bruttogewicht von 9 500 kg zu befördern ist.

Deutlicher als alle diese Worte dürfte die folgende Tabelle das Missverhältniss zwischen Nutzlast und todter Last zu erkennen geben.

		Personenzug mit I., II. u. III. Klasse	Schnellzug mit I. u. II. Klasse	Orientzug mit I. Klasse
Bruttogewicht des ganzen Zuges einschl. Lokomotive	t	180	176	170
der sämmtlichen Personenwagen	„	103	91	55
Fassungsraum, Anzahl der Sitzplätze		*360*	*182*	*40*
Tara für den Sitzplatz a) wenn nur Personenwagen berechnet	kg	286	500	1 375
b) beim Totalgewicht des Zuges	„	*500*	*970*	*4 250*
Ausnutzung des Fassungsraumes	%	22,6	22,6	45,2
Befördernde Last für jeden beförderten Passagier	kg	*2 200*	*4 300*	*9 550*
bei einer Anzahl Passagiere von		82	41	18
Verhältniss des Eigengewichts eines Passagiers zur ganzen beförderten Last		1 : 30	1 : 58	1 : 126

Man erkennt aus dieser Tabelle, in wie hohem Grade die Leistungsfähigkeit eines Zuges durch komfortable Einrichtungen beschränkt und die Beförderungskosten der Passagiere erhöht werden. Bei den angeführten 3 Zuggattungen verhalten sich die Kosten pro Person wie 1 : 2 : 4. Die Beförderung des Orientzuges dürfte daher den Eisenbahnverwaltungen ein nicht zu rechtfertigendes Opfer auferlegen.

Man ist bestrebt, das Reisen des Publikums durch komfortable Einrichtungen bequem und beliebt zu machen, muss dabei aber in den Kauf nehmen, dass die Leistungsfähigkeit der Züge durch die auffällige Vermehrung der todten Last beeinträchtigt wird. Dabei kann die Passagiertaxe die vermehrten Kosten nicht decken. Als Beispiel verweisen wir auf die in neuerer Zeit von den Preussischen Staatsbahnen beschafften grossen Schlafwagen, die bei einem Fassungsraum für nur 25 Personen 33 000 kg wiegen, pro Platz also ein Gewicht von 1 290 kg haben.

Wie sehr nothwendig es ist, dass durch die grösste Sparsamkeit in der Verwendung von Material für Betriebsmittel die Züge leistungsfähiger werden und eine raschere Beförderung ermöglichen, möge die Thatsache am besten illustriren, dass eine Personenzuglokomotive auf einer Steigung von 1 : 250 mit 40 km Geschwindigkeit einen Zug von 260 t befördern kann, während dieselbe bei einer Geschwindigkeit von 70 km nur mehr einen solchen von 82 t zu befördern imstande ist.

Das Bedürfniss unserer Zeit liegt ebensowohl in der Verbilligung der Taxen als auch in schneller Beförderung und mit diesem Bedürfniss kontrastirt das an und für sich löbliche Bestreben der Verwaltungen, die Personenwagen immer komfortabler und luxuriöser zu gestalten, ohne zu bedenken, wie sehr damit die Leistungsfähigkeit der Züge reduzirt wird.

Eine der unrentabelsten Einrichtungen in unserem Eisenbahnwesen ist die Durchführung des Dreiklassensystems für Personenbeförderung, wofür schon der Umstand spricht, dass gemäss den Nachweisungen der Bayerischen Staatsbahnen die I. Klasse nur mit 8,6 % ausgenutzt wird. Auf einen Sitzplatz I. Klasse kommt eine Tara von 590 kg, somit für den ausgenutzten Platz eine zu befördernde Last von 5 074 kg, während auf den Sitzplatz II. Klasse eine Tara von 480 kg kommt, und bei einer Ausnutzung von 22,6 % 1 085 kg an todter Last zu befördern sind. Die Tarife der I. Klasse stehen also in gar keinem Verhältniss zur Leistung und ist die Beförderung dieser Klasse mit einem grossen Opfer für die Verwaltung verbunden. Demgegenüber sind die Tarife für III. Klasse viel zu hoch, denn auf den Sitzplatz dieser Klasse kommen 190 kg und für den ausgenutzten Platz bei einer Ausnutzung von 24 % nur 456 kg.

		III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
Tara für den Sitzplatz	kg	190	480	590
„ „ die beförderte Person	„	456	1 085	5 074
Verhältnisszahl	„	1	2,4	11

Für den Passagier II. Klasse ist somit das 2,4fache und für den I. Klasse sogar das 11fache an Wagengewicht gegenüber jenem der III. Klasse zu befördern.

Allgemein muss anerkannt werden, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehr die Betriebskosten nicht zu decken vermögen und dass der Güterverkehr fast allein die Rente des Anlagekapitals decken muss. Aufgabe der Bahnverwaltungen dürfte es sein, Einrichtungen zu treffen, welche die Hebung der Rentabilität des Personenverkehrs erzielen. Am kräftigsten werden solche Maassregeln wirken, welche eine bessere Ausnutzung des todten Gewichtes (der Tara) eines Zuges möglich machen, in der Weise, dass die pro Person an Tara zu befördernde Last auf ein Minimum herabgebracht wird.

Dazu führen verschiedene Wege, und zwar:

1. Eine Reduktion der z. Z. bestehenden Tarifklassen auf zwei, wie es in England schon mehrfach angestrebt wurde und theilweise auch zur Einführung gelangt ist.

2. Eine zweckmässigere Klassifizirung der Züge, nämlich:
a) Expresszüge, welche nur mit der I. Klasse ausgerüstet sind und den Einrichtungen für Komfort, Sicherheit und Geschwindigkeit der Züge entsprechen,
b) Schnellzüge mit beiden Klassen,
c) Postzüge mit beiden Klassen,
d) Omnibuszüge einfachster Ausrüstung.

Die Züge der Klasse a dürften auch bei wesentlich erhöhter Fahrtaxe nicht mit Restaurationswagen ausgerüstet werden, indessen müsste da, wo der Verkehr eine solche Einrichtung erfordern würde, das Fahrgeld mit einem entsprechenden Zuschlag belastet werden, gleichwie es für Schlafeinrichtungen der Fall ist.

Die untere Tarifklasse, welche der gegenwärtigen III. resp. IV. Klasse entspricht, müsste bei Schnellzügen mit Sitzpolstern ausgerüstet sein, gleichwie beide Zugklassen Einrichtungen mit Kloset und Waschkabinet nicht entbehren sollen.

Alle 4 Zugklassen sollten mit möglichst grösster Geschwindigkeit fahren, denn im Gewinne an Zeit liegt für den Reisenden auch eine Ersparniss an Geld und wird die Höhe des Fahrpreises um so lieber bewilligt, je rascher die Beförderung erfolgt. Demzufolge sollte auch die Mitnahme von Personen in Güterzügen prinzipiell ausgeschlossen sein, um so mehr als für Güterzüge geringe Geschwindigkeiten vortheilhaft und geboten sind, und die Beförderung von Personen in solchen Zügen nur eine grosse Last für die Expedition derselben bilden.

Dagegen sollte die Einführung von Omnibuszügen in weit ausgedehnterem Maasse stattfinden, als es der Fall ist, namentlich sollten solche Züge ganz und gar dem Bedürfnisse des lokalen Verkehrs, insbesondere von grösseren Stationen nach den näher gelegenen Orten in entsprechend grosser Zahl durchgeführt werden. Solche Züge können mit sehr geringen Betriebskosten bei ökonomischer Einrichtung ausgeführt werden und entlasten die Züge der drei übrigen Klassen von vielen sonst leer zu führenden Plätzen.

Die Expresszüge hätten nur auf internationalen Linien und zwischen den grossen Verkehrscentren, die Züge zweiten Ranges auf allen Hauptlinien anzuhalten; die des dritten Ranges würden das allgemeine Verkehrsmittel auf allen Routen bilden, während die Omnibuszüge für den lokalen Verkehr das Ergänzungsmittel für die drei Vorklassen sein würden.

3. Eine bessere Ausnutzung des Fassungsraumes der Personenwagen.

Diese wird zum Theil schon durch die im vorherigen vorgeschlagene zweckmässigere Klassifizirung der Züge erreicht werden, dann aber auch dadurch, dass die Einstellung von Durchgangswagen für abzweigende Routen auf das möglichst geringste Maass beschränkt wird und solche auch für den Zwischenverkehr eine bessere Ausnutzung finden und nicht mit ein paar besetzten Plätzen oft Hunderte von Kilometern durchlaufen.

Die bisherige Art und Weise des Betriebes für den Personenverkehr drängt überhaupt zu einer Reform, wenn unsere Bahnen nicht bald an dem Punkt ankommen sollen, wo es heisst „bis hierher und nicht weiter". Das Publikum verlangt immer mehr Komfort und die Verwaltungen sind gezwungen, demselben Rechnung zu tragen, obgleich dadurch die Leistungsfähigkeit der Bahnanlage geschwächt und der wirthschaftliche Nutzen beeinträchtigt wird. Immer schwerer werden die Wagen im Verhältniss zum Fassungsraum, die Nutzlast wird vermindert, die todte vermehrt, die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ist bereits nahe an ihrer Grenze angekommen. Dazu kommt das allgemeine und wohl berechtigte Verlangen und gesteigerte Bedürfniss des Verkehrs zu immer kürzeren Fahrzeiten. Die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive ist ein Produkt aus Zugkraft und Geschwindigkeit, die in der Heizfläche sich ausdrückt, und welche in der zulässigen Achsbelastung der Maschine begrenzt ist.

Diese Grenze ist nun erreicht und damit auch die Belastung der Schnellzüge; eine Steigerung der Nutzleistung kann also nur durch Einschränkung der todten per Sitzraum zu befördernden Last erzielt werden, eine Vermehrung der Geschwindigkeit jedoch nur bei Reduktion der Zugbelastung. In welch hohem Grade die Leistungsfähigkeit eines Zuges von der todten Last beeinträchtigt ist, dürfte das eingangs aufgeführte Beispiel zwischen den 3 Gattungen Züge in drastischer Weise zu erkennen geben, wonach ein Zug von fast gleichem Gewichte als Personenzug 360, als Schnellzug 182 und als Expresszug nur 40 Sitzplätze enthält.

Soll der Personenverkehr ein lohnender, soll die Leistungsfähigkeit der Züge eine grössere werden, so ist eine Reform in der bisherigen Bewirthschaftung und Einrichtung unserer Eisenbahnen dringend geboten, und ist der wirthschaftliche Weg betreten, dann kann man auch an eine Verbilligung der Tarife, insbesondere der untern Klasse und für grössere Reisen gehen.

Neben einer Vermehrung der Leistungsfähigkeit der Personenwagen ist insbesondere auch eine solche der Lokomotiven anzustreben, und es ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass auch darin noch Erfolge zu erreichen sind, wozu der Weg freier Konkurrenz zum Ziele führen könnte.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen setzt alljährlich Prämien für erfolgreiche Leistungen im Eisenbahnwesen aus, möge er sich doch auch für Leistungen im Bau von Lokomotiven erwärmen, und unter Festsetzung einer bestimmten Aufgabe Prämien für die Konstruktion einer Schnellzuglokomotive für grösste Leistung aussetzen, eine Aufgabe, für welche ein umfangreiches Programm aufzustellen wäre, die auch in der Durchführung, soweit es die Festsetzung der Leistungen und der Qualität betrifft, viel Arbeit und Kosten verursacht, die aber auch eines lohnendsten Erfolgs versichert sein kann. Nicht minder dürfte eine solche Aufgabe auch dem Wagenbau gestellt werden.

K—ss.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 9,7 km lange Lokalbahn Enschede-Oldenzaal der Holländischen Eisenbahngesellschaft, welche im Laufe dieses Monats dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1294 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Entschädigung unschuldig Verurtheilter und das Bahn-Unfallgesetz.

Bei der Berathung des über eine Entschädigung unschuldig Verurtheilter von der Oesterreichischen Regierung vorgelegten und von beiden Häusern des Reichsraths bereits angenommenen Gesetzentwurfs (womit Oesterreich den Europäischen Staaten gegenüber die Initiative ergriffen hat) kam das Bahn-Unfallgesetz insofern zur Sprache, als mit demselben den Einwendungen begegnet wurde, welche rücksichtlich der Beweisführung über den von unschuldig Verurtheilten erlittenen Schaden geltend gemacht wurden. Denn im konkreten Falle wird der Nachweis des Verschuldens oft unmöglich, vielfach überaus schwer sein, da der einzelne einem gewaltigen Organismus entgegensteht, in dessen Details er nur schwer einen Einblick gewinnt. Allein genau in demselben Verhältniss steht auch der einzelne Beschädigte den grossen Eisenbahnunternehmungen gegenüber, und weil die Unmöglichkeit der Beweisführung in solchen Fällen die Geltendmachung des Schadenersatzes nahezu ausschliesst, wurde der Beschädigte durch die Gesetzgebung von der Pflicht, ein kulposes Benehmen der Eisenbahn zu beweisen, enthoben. Der juristische Grundgedanke der Haftpflichtgesetze ist der gleiche, es ist ein Haftpflichtgesetz für die Entgleisungen der Justiz, wie sich der Berichterstatter im Abgeordnetenhause, Advokat Dr. Jaques, Verwaltungsrath der Südbahn, in geistreicher Weise ausdrückte.

Das zweite Geleise der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Zu der diesfälligen Notiz in Nr. 20 S. 218 d. Ztg. ist weiter nachzutragen, dass sowohl das Abgeordnetenhaus als das Herrenhaus die Gesetzesvorlage über das zweite Geleise der Galizischen Carl Ludwigbahn ohne Debatte unverändert angenommen hat.

Nachdem die Sanktionirung und Veröffentlichung des Gesetzes bald erfolgen wird, so tragen wir auch noch dessen finanziellen Inhalt nach.

Die Baukosten sind mit rund 17 Millionen Gulden beziffert, wovon 14,27 Millionen Gulden auf die eigentliche Geleiseherstellung, rund 2 Millionen Gulden auf Erweiterungs-, Rekonstruktions- und Sicherungsanlagen in den Stationen entfallen. Der Rest von 730 000 fl. bildet die 5 % Interkalarzinsen von 14,27 Millionen Gulden, da dieser Betrag erst nach Perfektionirung des Gesetzentwurfs aufgebracht werden wird, während die Gesellschaft aus eigenen Fonds und mittelst schwebender Schulden den Bau schon im Sommer 1889 begonnen hat. Zur Bedeckung des Erfordernisses von 17 Millionen Gulden und zur Schaffung eines Spezial-Reservefonds von 1,4 Millionen Gulden soll eine 4 % Prioritätsanleihe emittirt werden, deren Begebungskurs nicht unter 92 % betragen darf. Die Anleihe wird in 67 Jahren zu tilgen sein und eine Annuität von 862,290 fl. erfordern, welche der Staat auf sich nimmt. Die Gesellschaft ist aber verpflichtet, die Hälfte des 4 % übersteigenden Reinertrages zur Deckung dieser Annuität beizutragen. Als theilweise Entschädigung hat sich die Regierung auch einen Vortheil für den Fall der Konversion der cirkulirenden Galizischen Carl Ludwigbahn-Prioritäten vorbehalten. Die Gesellschaft hat sich nämlich verpflichtet, die Hälfte des zu erzielenden Kapitalgewinns, im Falle der vollständigen Durchführung der Konversion aber mindestens 1,5 Millionen Gulden dem Staate zu überlassen. Der Ausschussbericht gibt einige Aufklärungen über den Konversionsplan und über die Art und Weise, wie man hierbei bezüglich der gegenwärtig cirkulirenden 44 735 100 fl. 4,5 % und 4 964 700 Gulden 4 % Prioritäten zu einem Kapitalgewinn gelangen will. Wegen der Emission von 20 Millionen Gulden in neuen 4 % Obligationen hat die Galizische Carl Ludwigbahn bereits ein Präliminarübereinkommen mit der Unionbank geschlossen, auf welches wir noch zurückkommen werden.

Einführung des einheitlichen Tariftheiles I auf den Lokalbahnen.

Das K. K. Handelsministerium hatte sich schon mit einem Erlasse vom Jahre 1888 im Interesse der im Tarifwesen anzustrebenden Einheitlichkeit veranlasst gefunden, die Verwaltungen jener Lokalbahnen, welche dem einheitlichen Tariftheile I für den Güterverkehr nicht beigetreten waren, aufzufordern, die zur Annahme dieses Tariftheiles erforderlichen Einleitungen zu treffen. — Das „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 25 d. J. führt nun bezüglich der einzelnen Lokalbahnen an, wie weit

die diesfällige Einführung bereits gediehen ist bezw. hierfür von denselben um eine weitere Frist nachgesucht oder Schwierigkeiten geltend gemacht wurden. — Bei den in Zukunft zum Ausbau gelangenden Lokalbahnen werden spezielle Verhandlungen wegen Annahme des Gütertarifs, Theil I, nicht mehr erforderlich erscheinen, weil denselben die diesbezügliche Verpflichtung bei der regelmässig in den Konzessionsbedingungen vorbehaltenen staatlichen Genehmigung der Tarife oder schon gleich bei ihrer Konzessionirung auferlegt werden kann.

Die Tarifermässigungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatsantheil an ihrem Reingewinne.

Mit Beziehung auf die diesfällige Vorlage und Aeusserung des Handelsministers im Budgetausschusse (siehe Nr. 22 S. 237 dieser Zeitung) stellt sich die Wirkung der Tarifermässigung, welche die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Beginn des Jahres 1890 für Kohle und Zucker eintreten liess, auf 400 000 fl. Der Kohlentarif wurde nämlich um 2 kr. und zwar blos für Wien herabgesetzt. Im Jahre 1889 wurden etwa 11 Millionen Metercentner Kohle nach Wien befördert; die Mindereinnahme, welche die Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch die Ermässigung des Kohlentarifes bei gleichbleibendem Konsum erleidet, stellte sich daher auf 220 000 fl. Stellt man diese Summe dem Betrage von 400 000 fl. gegenüber, so ergibt sich, dass die Tarifermässigung für Zucker eine Mindereinnahme von 180 000 fl. bedeutet. Der Antheil des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde mit 169 129 fl. in das Budget eingestellt. Es muss daher über das Erforderniss der Aktiendividende von 100 fl. ein Ueberschuss von 338 258 fl. und mithin aus dem Betriebe des konzessionirten Netzes im ganzen ein Reingewinn von 7 789 383 fl. erzielt worden sein. Für 1888 betrug der Reingewinn 7 648 788 fl., der Ueberschuss über die Dividende 197 663 fl. und der Antheil des Staates 98 832 fl.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1889.

Die Rechnungsabschlüsse der Oesterreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1889 sind noch nicht in allen Einzelheiten festgestellt, doch lässt sich das Resultat bereits annäherungsweise übersehen. Die Einnahmen waren namhaft höher als im Jahre 1888, derart, dass trotz einer gewissen Steigerung der Betriebsausgaben der Reinertrag des gesammten Netzes der Staatsbahnen im Jahre 1889 um etwa 2 Millionen Gulden günstiger war als im vorhergehenden Jahre.

Die Steigerung der Kohlen- und Eisenpreise.

Unter dieser noch immer nicht beendeten Steigerung leiden vor allem die Eisenbahnunternehmungen. Deren Rechenschaftsberichte für 1889 werden zeigen, in welchem Maasse diese Preissteigerung sich bereits geäussert hat und noch äussern wird. Aus dem Berichte des Budgetausschusses über den Voranschlag für die Staatsbahnen geht hervor, dass diese trotz grosser Abschlüsse, welche die Generaldirektion seinerzeit sowohl für Schienen als für Kohle auf eine Reihe von Jahren gemacht hat, im Jahre 1890 für die Zugförderung und die Werkstätten ein Mehrerforderniss von 300 000 fl. zu decken haben wird. Die Regierung hatte nur mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Mehrleistungen eine Mehrausgabe von 192 000 fl. angenommen, da zur Zeit der Abfassung des Präliminares eine Steigerung der Preise für Kohle, Eisen und Stahlwaaren nicht angenommen wurde; der Budgetausschuss sah sich aber genöthigt, für Kohle allein eine Mehrausgabe von 253 506 fl. einzustellen, da die Preise der Lieferungen für 1890 eine Steigerung von 11 % erfuhren.

Die Nothstands-Eisenbahntarife für Galizien und die Bukowina.

Anlässlich des durch die vorjährige Missernte in Galizien und in der Bukowina hervorgerufenen Nothstandes und zur Milderung desselben wurden infolge Intervention des Handelsministeriums seitens der Oesterreichischen Bahnverwaltungen Ermässigungen der Eisenbahntarife zugestanden. Dieselben beziehen sich auf den Transport von Spizzasalz, künstlichen Düngstoffen, dann von Pferde- und Viehfutter, als: Hafer und Kleie, Heu und Stroh, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Rübenschnitte, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Trebern, endlich für Maistransporte aus Ungarn und Rumänien nach Galizien und der Bukowina. Die Gewährung von Frachtnachlässen für den Transport dieser Artikel findet nur bei Auflieferung voller Wagenladungen mit einer Gültigkeitsdauer bis 30. Juni d. J. statt. Diese ermässigten Einheitssätze beziffern sich bei der Südbahn mit 14 kr., bei den übrigen Hauptbahnen mit 10 kr. pro Wagen und Kilometer, sie variiren bei den Lokalbahnen zwischen 12 und 20 kr. und wurden dieselben nicht nur den bäuerlichen Grundbesitzern, sondern auch den an Futtermangel leidenden Eigenthümern und Pächtern landtäflicher Güter zugestanden.

Vorschrift für den Rettungsdienst.

Eine solche ist von den Ungarischen Ministerien des Handels und des Innern gemeinschaftlich erlassen und in der diesjährigen Nr. 27 des amtlichen Eisenbahn- und Verkehrsmittheilers veröffentlicht worden. Diese Vorschrift enthält umständliche Bestimmungen über 1. den Zweck und die Unterbringung der Rettungsmittel, 2. die Tragbetten, 3. die Rettungskästen und Rettungstaschen und zwar a) den Inhalt der grossen, b) der kleinen Rettungskästen, c) der Rettungstaschen, 4. die Verbandsmitteltaschen, 5. die Erhaltung der Rettungsmittel, 6. das Glockensignal, 7. die Instruktionen und 8. die Verwendung von Aerzten.

Der Ungarische Zonentarif und die Kaschau-Oderberger Bahn.

Ueber die Ergebnisse des Zonentarifs im ersten Halbjahr seit Einführung desselben liegen nun die amtlichen Daten vor, wonach die Zunahme des Personenverkehrs gegen das Vorjahr 3,7 Millionen = 165 % beträgt, während die Einnahmen hieraus um rund 1 Million Gulden gestiegen sind.

Der Redakteur des Ungarischen offiziellen Eisenbahnfachblattes, Dr. Heltay, richtet darin an den Französischen Akademiker und Redakteur des „Oekonomist", Royer-Collard, ein offenes Schreiben, worin die von diesem geäusserten Zweifel über die Durchführbarkeit des Zonentarifs widerlegt werden. — Die Kaschau-Oderberger Bahn ist bei der Oesterreichischen Regierung um Genehmigung der Einführung des Ungarischen Zonentarifs auf ihrer Oesterreichischen Linie eingeschritten; da diese Bahn nicht mehr auf die Staatsgarantie angewiesen ist und ihre Oesterreichische Linie nur gegen 60 km beträgt, so dürfte die Genehmigung wohl erfolgen, doch sind noch wegen der dann eintretenden Aufhebung des Freigewichts legislative Schwierigkeiten zu beseitigen, da das Freigewicht gesetzlich besteht und zu dessen Aufhebung wieder ein Gesetz nöthig wäre. Um diese Reform nur auf einem verschwindend kleinen Theile des Oesterreichischen Bahnnetzes vorläufig durchführen zu können, wird sich die Regierung, welche die Diskussion hierüber in den parlamentarischen Körperschaften noch vermeiden möchte, wohl dazu entschliessen müssen, die erwähnte Genehmigung im Verordnungswege zu ertheilen und dann hierfür die Indemnität gelegentlich zu verlangen.

Die Errichtung einer Tarifbehörde in Oesterreich.

Im Jahre 1888 hat die Handelskammer in Prag dem Handelsministerium eine Denkschrift unterbreitet, in welcher sie, wie auch in dieser Zeitung berichtet wurde, mehrere für den Schutz der inländischen Industrie erforderliche Eisenbahn-Tarifmaassnahmen zur geneigten Würdigung empfahl. Zu diesen Vorschlägen gehörte auch die Einsetzung einer Tarifbehörde in Oesterreich, und zwar wurde diesfalls petitionirt, es möge eine Unterabtheilung der Generalinspektion der Eisenbahnen zu diesem Zwecke kreirt werden, welcher das Studium der dogmatischen und prinzipiellen Fragen des zu einem wichtigen Zweige herausgebildeten Tarifwesens obliegen würde. Auch solle dieselbe auf die Ziele der praktischen Tarifpolitik Einfluss nehmen. Das Handelsministerium hat in seiner Beantwortung jener Denkschrift darauf hingewiesen, dass innerhalb der dritten Abtheilung der Generalinspektion ohnehin ein eigenes Referat für allgemeine Tarifangelegenheiten besteht, welches die von der Prager Kammer gestellte Aufgabe löse und zunächst um so mehr berufen sein wird, das von der Kammer gewünschte theoretische Gebiet des Tarifwesens zu behandeln, als die Thätigkeit dieses Referenten durch Uebernahme neuer Privatlinien in den Staatsbetrieb vorläufig von anderen Arbeiten abgelenkt sei. Die Prager Kammer glaubt nun, in dieser Antwort eine Ablehnung ihres diesbezüglichen Petits zu finden und hat in einer vor kurzem dem Handelsministerium überreichten Denkschrift die Frage der Errichtung einer eigenen Tarifbehörde neuerlich und sehr detaillirt behandelt, indem sie auf die Nothwendigkeit derselben und auf die in Deutschland, Frankreich, England und Russland diesbezüglich geschaffenen Institutionen hinweist und in ihr die Möglichkeit zur Erreichung einer zielbewussten nationalen Eisenbahn-Tarifpolitik erblickt. Das Handelsministerium hat nunmehr diese Angelegenheit einem nochmaligen Studium unterziehen lassen.

Gemeinde-Wahlrecht der Eisenbahnbediensteten (Rechtsfall).

Bei einer Gemeindewahl wurden die Bevollmächtigten der am Wahltage im Eisenbahndienst abwesenden Beamten nicht zur Abgabe ihrer Stimmzettel für letztere zugelassen. Der von diesen erhobenen Beschwerde wurde vom K. K. Verwaltungs-Gerichtshof mit einem Erkenntniss dahin stattgegeben, dass die in Ausübung ihres Dienstes am Wahltage abwesenden Eisenbahnbediensteten selbst dann zur Ausübung des Wahlrechts durch einen Bevollmächtigten berechtigt sind, wenn die Eisenbahnunternehmung eine Privatunternehmung ist. In der Begründung wird auf die Bestimmung der Gemeindeordnung verwiesen, wonach Personen, welche zur Besorgung von öffentlichen Geschäften von der Gemeinde am Wahltag abwesend sind, zur Ausübung des Wahlrechts durch einen Bevollmächtigten berechtigt sind. Auch Privateisenbahnen besorgen gemäss § 10 des Konzessionsgesetzes öffentliche Geschäfte; ihren

Bediensteten kommt daher auch das erwähnte Vertretungsrecht zu statten. Das Gesetz schreibt für eine solche Vollmacht keine besondere Form vor, daher deren Zurückweisung aus dem Grunde der Nichtbestätigung seitens des Vorgesetzten unbegründet war.

Tarif für Böhmische Kohlen nach der Schweiz und Bayern.

Seit einigen Jahren hat die beträchtliche Ausfuhr Böhmischer Kohle nach der Schweiz empfindlich abgenommen, hauptsächlich infolge der hohen Fracht von 240 Frcs. für die Wagenladung. Früher gewährten die Bayerischen Bahnen beträchtliche Frachtrückerstattungen, welche sie indessen nicht mehr bewilligen, seitdem die Oesterreichischen Staatsbahnen durch die Arlbergbahn den Bayerischen Staatsbahnen eine äusserst scharfe Konkurrenz machen. Dem Vernehmen nach soll am 1. Juli 1890 im ganzen Deutschen Reich ein einheitlicher Gütertarif mit der Preussischen Grundtaxe angenommen werden, was in Bayern einer mehr oder minder grossen Tarifermässigung gleichkommt, und im Uebergange rechnet die Bayerische Verkehrsleitung auf einen rechnungsmässigen Ausfall von 2,5 Millionen Mark für 1890/91. Inwieweit die Ermässigungen statthaben, zeigt der künftige Spezialtarif bezüglich der Böhmischen Braun- und Steinkohlen. Die Ermässigung wird betragen für 100 kg und 1 km ab Bayerisch-Böhmischer Bahngrenze: nach Nürnberg Böhmische Braunkohle 8 ₰, Steinkohle 9 ₰, nach München Stein- und Braunkohle via Furth 13 ₰, via Eisenstein 11 ₰, nach Augsburg 13 ₰ bezw. 14 ₰. Dies begünstigt den Wettbewerb der Böhmischen Kohle in Bayern bezw. Württemberg. Ob durch diese Ermässigung der Export Böhmischer Kohle nach der Schweiz wieder aufgenommen werden kann, wird wohl von den tarifarischen Maassnahmen der Bayerischen Bahnen zunächst abhängen. — Gelegentlich sei hier bemerkt, dass von einer Ausfuhrsperre der Böhmischen Kohlen keine Rede mehr ist.

15. ordentliche Generalversammlung der Wien - Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn am 14. d. Mts.

Dem Verwaltungsberichte zufolge wurde der seitens der betriebführenden Südbahn für 1889 eingegangene Pachtschilling von 550 000 fl., wie alljährlich, zur Zahlung der 5 % Prioritätensowie der 5 % Aktienzinsen verwendet, und es ergab sich nach weiteren Abzügen für Amortisation, Verwaltungsauslagen usw. ein reiner Ueberschuss von 2 502 fl., welcher im Sinne früherer Beschlüsse der Generalversammlung der Kuponstempel-Reserve zuzuweisen ist, die dadurch auf die Höhe von 58 389 fl. gebracht wird. Diese Verwendung wurde von der Generalversammlung genehmigt.

Personalien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Der Resignation des Präsidenten Joubert folgt die Pensionirung des Direktors de Serres. Zu dessen Nachfolger wurde Hofrath v. Grimburg ernannt. Dieser war ursprünglich Professor an der technischen Hochschule in Wien und hielt Vorträge über Maschinenbau. Später wendete er sich der Elektrotechnik zu und trat bei Gelegenheit der elektrischen Ausstellung in Wien in den Vordergrund. Hofrath v. Grimburg ist gegenwärtig an dem technologischen Gewerbemuseum thätig.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Da die Berichte aus Berlin noch immer nicht ganz beruhigend wirken und die Demission des Fürsten Bismarck, in welchem Staatsmann auch hier der Bürge des Friedens und der Hüter der Tripelallianz verehrt wird, sich bestätigte, so war die Stimmung für Bank- und Industriewerthe eine trübe; dazu kam die Aufregung über die inneren Vorgänge bei der Länderbank, in welcher die Deutschen Verwaltungsräthe von den Französischen verdrängt werden sollen. Obwohl von Glasgow und Berlin niedrigere Notirungen von Kohle und Eisen einlangten, so waren Bahnen doch unentschieden. Nordbahn (2630), Galizische Carl Ludwigbahn (196), Nordwestbahn (204,25) und Elbethalbahn (220,50) stiegen; schwächer blieben Staatsbahn (219,50), Südbahn (129,25) und selbst Böhmische Bahnen, trotz ihrer glänzenden Februareinnahmen. Wegen ihrer günstigen Bilanzen waren Wagenleih-Aktien in stärkerer Nachfrage. Von Ungarischen Bahnen war Nordostbahn (190,25) auf das Gerücht hin ausgeboten, dass deren Verstaatlichung vom Ungarischen Finanzminister und somit deren Konvertirung beabsichtigt wird.

Aus der Schweiz.

Bürgenstockbahn-Gesellschaft.

Dem ersten Geschäftsbericht der Bahn für 1889 ist zu entnehmen, dass ein Einnahmenüberschuss von 19 289,50 Frcs. erzielt wurde, hiervon sollen die Aktionäre 5 % Dividende = 9 250 Francs erhalten und 8 325 Frcs. für Verzinsung des Obligationenkapitals verwendet werden.

In der Saison Mai - Oktober wurden 13 297 Personen aufwärts, 11 895 abwärts, zusammen 25 192 Personen befördert, welche 23 227,90 Frcs. an Einnahmen erbrachten, während der Güterverkehr mit 458 590 kg und die Gepäckbeförderung mit 53 410 kg an Einnahmen 3 304,75 Frcs. aufweisen. Im Durchschnitt betrugen die Tageseinnahmen 186,65 Frcs. und wurden per Tag 17 Züge abgelassen.

Schweizerische Centralbahn.

Das Eidgenössische Eisenbahndepartement hat der Schweizerischen Centralbahn den Auftrag ertheilt, ihm so rasch wie möglich ein Gesammtprojekt für den rationellen Umbau des Luzerner Bahnhofes vorzulegen; dabei fordere es ausdrücklich, dass durch den Umbau alle Niveauübergänge verschwinden sollen.

Bündnerische Centralbahn.

Von den verlangten Nachsubventionen wurden die meisten bereits bewilligt. Es kann als sicher angenommen werden, dass die verlangten 600 000 Frcs. an Gemeindesubventionen voll und ganz zusammengebracht werden.

Eisenbahndepartement.

Herr Ernst Dapples hat vom Bundesrath die von ihm verlangte Entlassung als technischer Inspektor der Eisenbahnen unter bester Verdankung der geleisteten Dienste erhalten.

Transport von Freigepäck.

Auf Antrag des Eisenbahndepartements beschloss der Bundesrath, dass die Einrechnung der Taxe für 25 oder 30 kg Gepäck in die Billetpreise zum Zweck Gewährung von sogenanntem Freigepäck auf Schweizer Gebiet unstatthaft und die Bereinigung der in Frage kommenden Tarife bis spätestens 1. Januar 1891 zu vollziehen sei. Beim Transit können unter Umständen Ausnahmen gestattet werden.

Rorschach-Heiden-Bergbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre dieser Bahn hat beschlossen, den Nominalbetrag der sämmtlichen Aktien von 500 Frcs. auf 400 Frcs. herabzusetzen und somit das Gesammtkapital von 1 400 000 Frcs. auf 1 200 000 Frcs. zu reduziren, um dadurch den Passivsaldo des Gewinn- und Verlustkontos in der Bilanz zu begleichen.

Uetlibergbahn.

Die Uetlibergbahn hat für 1889 nach Abzug der statutarischen Einlage in den Erneuerungs- und Unfallfonds von 7 000 Frcs. einen Rechnungssaldo von 16 857,54 Frcs. aufzuweisen, hierin ist inbegriffen der Saldovortrag aus der Rechnung für 1888 von 4 802,85 Frcs., abzüglich der durch Urtheil des Bundesgerichtes am Baukonto vorzunehmenden Abschreibung im Betrage von 1 052,85 Frcs. = 3 750 Frcs. Es hat somit die Betriebsrechnung für 1889 einen Reinertrag ergeben von 13 107,54 Francs. Die Verwaltung beantragt, den zur Verfügung stehenden Saldo von 16 857,54 Frcs. folgendermaassen zu verwenden: 1 % Dividende an die Aktionäre (5 Frcs. per Aktie) 10 000 Frcs., Vortrag auf neue Rechnung 6 857,54 Frcs.

Zahnradbahn Göschenen-Andermatt.

Dem Eisenbahndepartement ist das Gesuch um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspur- und Zahnradbahn Göschenen - Andermatt eingereicht worden (Spurweite 1 m, Minimalradius 200 m, Maximalsteigung 20 %). Die Bahn wurde eingerichtet für den Transport von Personen, Gepäck und Stückgütern aller Art. Der Voranschlag für die Gesammtausgaben des Projektes stellt sich auf 1 300 000 Frcs.; nach Abzug der Betriebskosten und der für den Erneuerungsfonds eingestellten Summe verbleibt noch eine Einnahme von 83 000 Francs. Die Länge der Bahn beträgt 3,7 km, davon 1 km Adhäsion und 2,7 km Zahnrad. Es sind 3 Tunnel vorgesehen in einer Länge von zusammen 1 100 m. Im übrigen schliesst sich das System der Bahn an das der Brünigbahn an.

Bündnerische Eisenbahnen.

Die Bankfirma E. Schwarz Söhne in Bozen ist bei dem dortigen Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahnverbindung von Meran über Naturns, Schlanders, Eyrs, Glurns, Nauders, Finstermünz, Pfunds und Ried nach Landeck mit einer Abzweigung von Pass Finstermünz nach Martinsbruck zum Anschlusse an die von der Graubündner Eisenbahngesellschaft auf Schweizerischem Gebiet projektirte Eisenbahnlinie von Chiavenna über den Malojapass und Zernetz nach Martinsbruck eingekommen. Im Hinblick auf den projektirten Anschluss an die Schweizerischen Lokalbahnen soll diese Eisenbahnverbindung mit einer Spurweite von 1 m ausgeführt werden.

Niederländische Tramways.

Der Verkehr der Niederländischen Tramwaygesellschaften · deren Linien in Nr. 17 S. 171 und Nr. 18 S. 178 vor. Jahrg

d. Ztg. angegeben sind, entwickelte sich im Jahre 1888 wie folgt:

Lfd. Nr.	Name der Tramway-gesellschaften	Länge	befördert wurden:		Einnahmen aus dem		Gesammt-einnahmen	Einnahme für das Tagkilom.
			Personen	Güter	Personen-	Güter-		
					Verkehr			
		km		t	à 1 000 fl.		fl.	fl.
	a) Dampftramways.							
1	Aachen-Mastricht.	8,0	—	32094	—	—	13265	5,69
2	Amsterdam-Sloterdyk . . .	2,5	65722	—	—	—	6646	7,83
3	Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen	23,2	91447	3251	22	8	30379	3,66
4	Beverwyk-Wyk aan Zee	4,9	32400	6492	4	3	7185	4,04
5	Breskens-Maldeghem . .	41,1	108590	7552	32	9	40895	3,99
6	Bussum-Huizen .	6,3	44176	6128	6	4	10444	4,53
7	Dedemvaartsche .	30,0	82820	1794	24	4	27596	3 28
8	Ede-Wageningen .	7,3	98812	5972	16	6	22282	8,08
9	Flessinque-Middelbourg . .	9,2	391828	—	30	1	31330	9,23
10	Geldersche . . .	34,0	295262	30000	60	29	93595	7 54
11	Geldern-Overysel .	34 1	103653	14082	19	20	38796	3,37
12	Gooische	38,1	—	—	83	18	112164	8,22
13	Gouda	9,0	52620	— [1])	—	—	15973	4,76
14	Haag-Scheveningen							
	a) im Betrieb der Niederländ. Rhein-E. . . .	4,8	735940	1267	86	2	88408	49,17
	b) im Betrieb der Holländ. E. .	9,0	376496	66069	48	47	95995	29,14
15	Lichtenvoorde-Grönlo	4,0	19873	3574	3	2	4521	3,16
16	Niederländ. Provinzial-E. . . .	23,0	85721	9	24	13	37032	4,41
17	Nordbrabantische .	24,0	89098	17000	23	19	42463	5,27
18	Noordwyksche . .	8,2	49862	983	8	1	9528	3,16
19	Nord-Holländ.*) .	21,5	3407	—	—	—	985	2,84
20	Nord- u. Südholländische . .	28,0	299361	—	72	5	77251	8,09
21	Oldambt-Pekela .	29,0	—	—	34	14	48893	4,62
22	Ost-Dampf-T. . .	62.3	424411	10976	112	18	129705	6,45
23	Rynlandsche . .	9,0	303333	2066	48	4	52523	15 94
24	Süd-Dampf-T. . .	25,0	180601	—	42	12	54480	6,24
25	Utrecht-Vreeswyk**) . .	12,0	—	—	—	—	30277	6.91
26	Westlandsche . .	21.3	558883	1586	51	6	57221	7,93
27	Ysel-Dampf-T. . .	42,0	360583	—	58	5	62650	4,13
	b) Pferdetramways.							
28	Amsterdam. Omnibus-G.	24,7	13827682	—	—	—	1128541	124,61
29	Arnheimer . . .	9,0	507305	—	—	—	77558	23,20
30	Dordrechtsche . .	1,8	78354	2	—	—	7216	10,98
31	I. Groninger . . .	26,6	208587	965 [1])	44	4	48189	5,55
32	's Gravelandsche .	4,9	37270	—	—	—	6405	3,91
33	Haarlemer . . .	2,3	401566	—	—	—	36575	4,34
34	Hoorn-Enkhuizen †) . .	20,0	56805	—	—	—	9190	1,96
35	Schielandsche . .	4,4	143977	—	—	—	21340	13,18
36	Groninger	5,5	197621	—	—	—	18107	14,36
37	Stichtsche	11,0	273802	434	63	2	65432	17,34
38	Zandvoort ††) . .	1,2	15601	—	—	—	1509	15,73
39	Zwolsche	2,8	70726	—	—	—	5561	5,72
	c) Tramways mit Pferde- und Dampfbetrieb.							
40	Haagsche	43,3	3925907	—	—	—	417178	26,06
41	Herzogenbusch-Helmond . . .	53,0	352981	14600	53	15	67733	3,69
42	Niederländ. T.-G. .	95,0	393675	9624 [2])	134	27	182666	5,38
43	Rotterdamer . . .	22,8	5514837	522	418	2	419560	63,92

*) Die Linie Amsterdam - Edam ist erst seit 13/12. 88 im Betriebe.

**) Dampftramway Utrecht-Jutphaas-Vreeswyk (im Jahre 1888 bis Vianen [2 km] verlängert) ist seit 1/2. 88 aus dem Betriebe der Ysel-Dampftramway-Gesellschaft ausgeschieden und in den Besitz des Dampftramway- und Dampfschifffahrt-Vereins übergegangen.

†) Die letzte Strecke dieser Linie (Hoorn-Westwoud) wurde am 23/9. 88 dem Betriebe übergeben.

††) Ist nur während der Badesaison (23/6.—8/9.) eröffnet gewesen.

[1]) Ausserdem beförderte die Bahn unter Nr. 13: 1 045 und unter Nr. 31: 3 709 Stückgüter.

[2]) Von der Bahn unter Nr. 42 wurden ferner noch 19 535 Stückgüter, 644 Wagenladungen und 5 197 Stück Vieh befördert.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. Unfall-Versicherungsgesetz. Ueber die Auferlegung der aussergerichtlichen Kosten des Streitverfahrens entscheidet das Schiedsgericht nach freiem Ermessen. Aus den Gründen: „§ 18 Absatz 2 der Kaiserlichen Verordnung über das Verfahren vor den Schiedsgerichten vom 2. November 1885 stellt die Entscheidung darüber, ob und in welchem Betrage die unterliegende Partei dem Gegner die ihm in dem Berufungsverfahren erwachsenen aussergerichtlichen Kosten zu erstatten habe, lediglich in das Ermessen des Schiedsgerichts. Eine entsprechende Anwendung des § 87 Abs. 1 und § 88 Abs. 1 der Civ.-Pr.-Ordn. ist für Unfall-Versicherungssachen ausgeschlossen und es bleibt die Frage, welche Partei als die „unterliegende" zu erachten ist, stets nach Lage des einzelnen Falles zu entscheiden. Das Schiedsgericht ist daher befugt, auch dann, wenn Kläger mit seinem höheren Anspruche nur theilweise durchgedrungen ist, die beklagte Berufsgenossenschaft als unterliegende Partei anzusehen und ihr infolge dessen die Erstattung der dem Kläger erwachsenen aussergerichtlichen Kosten aufzuerlegen." (Entsch. des Reichs-Vers.-Amtes vom 18. Okt. 1889; Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII, S. 239.)

Personalnachrichten.

Ober-Güterinspektor Heine †.

Wir haben durch den plötzlichen Tod des am 12. März d. J. nach nur 5tägigem Krankenlager verstorbenen Ober-Güterinspektors Heine, welcher seit 20 Jahren für unsere Zeitung namentlich über Amerikanische Eisenbahnverhältnisse sehr fleissig und umsichtig Bericht erstattete, einen schwer zu ersetzenden Verlust erlitten. Ueber den Lebenslauf des Verstorbenen haben wir folgendes in Erfahrung gebracht: Wilhelm Heine war am 10. Februar 1824 in Magdeburg geboren. Er trat am 1. Oktober 1846 bei der Baukommission der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn als Sekretär und nach Vollendung des Baues derselben am 1. Juli 1849 bei der Verwaltung dieser Bahn als Kontroleur ein. Bereits im Jahre 1855 wurde er zum Güterinspektor, wenige Jahre später zum Ober-Güterinspektor ernannt. Nach Vereinigung des genannten Eisenbahnunternehmens mit dem der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnverwaltung ging er am 1. Januar 1864 in gleicher Eigenschaft zu der letzteren über. Am 1. Oktober 1876 erfolgte seine Ernennung zum kaufmännischen Mitgliede der Betriebsdirektion Berlin. Bei Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Bahn wurde er am 1. April 1881 als Hilfsarbeiter dem Betriebsamte Berlin (Berlin-Lehrte) zugetheilt und alsbald in den unmittelbaren Staatsdienst übernommen. In gleicher Eigenschaft trat er am 1. Januar 1882 zum Betriebsamt Magdeburg (Wittenberge-Leipzig) über, wo er im Mai 1883 mit den Funktionen eines ständigen Hilfsarbeiters betraut wurde. In dieser Stellung ist er bis zu seinem Tode verblieben. Der aussergewöhnliche Umfang des Güterverkehrs im genannten Betriebsamte erfordert eine bedeutende Erfahrung, Umsicht und Arbeitskraft. In jeder dieser Beziehungen war der ausserdem durch vortreffliche Charaktereigenschaften und persönliche Liebenswürdigkeit ausgezeichnete Verstorbene der an ihn gestellten Aufgabe vollkommen gewachsen, wobei ihm seine ungewöhnliche körperliche und geistige Frische zu Hilfe kam. Am 7. März erkrankte er auf einer Dienstreise an der Kopfrose, welche seinem Leben schnell ein Ziel setzte. — Wir werden unserem verstorbenen Mitarbeiter ein treues Andenken bewahren.

Die Redaktion.

Zu Nr. 24. (1890)

1. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. April 1890 ab.
Berliner Zeit.

Schiessplatz-Berlin.

Entfernung km	Personen-Zug Nr. 3 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 5 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Gemischter Zug Nr. 401 III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 1 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personengeld II. Kl. Pfennige	III. Kl. Pfennige	Stationen
0,0	—	6.10	—	12.55	—	2.10	—	4.00	ab Schiessplatz		Schiessplatz
5,5	6.19	6.21	1.04	1.07	2.20	2.30	4.08	4.09	40	20	Sperenberg
8,0	6.25	6.29	1.11	1.15	2.36	3.25	4.13	4.14	50	30	Clausdorf
10,5	× 6.33	× 6.34	× 1.19	× 1.20	× 3.30	× 3.35	× —	—	70	40	Bude 10 (Mellen)
15,0	6.41	6.44	1.27	1.30	3.43	4.40	4.23	4.24	90	60	Zossen
23,5	6.57	6.58	1.43	1.44	4.57	4.58	—	—	140	100	Rangsdorf
31,0	7.10	7.13	1.56	1.57	5.13	5.14	—	—	190	120	Mahlow
38,0	7.24	7.25	2.08	2.09	5.29	5.30	—	—	230	150	Marienfelde
45,5	7.36	—	2.20	—	5.44	—	5.00	—	280	180	Berlin (Milit.Bhf.)

Berlin-Schiessplatz.

Stationen	Entfernung km	Personenzug Nr. 2 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Gemischter Zug Nr. 402 III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 4 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 6 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personengeld II. Kl. Pfennige	III. Kl. Pfennige
Schiessplatz	45,5	8.00	—	10.30	—	2.00	—	7.20	—	280	180
Sperenberg	40,0	7.52	7.53	10.15	10.20	1.49	1.51	7.10	7.11	240	160
Clausdorf	37,5	7.46	7.47	9.47	10.10	1.41	1.45	7.04	7.06	230	150
Bude 10 (Mellen)	35,0	—	—	× 9.38	× 9.42	× 1.35	× 1.36	× 6.59	× 7.00	210	140
Zossen	30,5	7.35	7.37	9.04	9.30	1.26	1.28	6.50	6.52	190	120
Rangsdorf	22,0	—	—	8.46	8.47	1.12	1.13	6.36	6.37	130	90
Mahlow	14,5	7.12	7.15	8.30	8.31	12.59	1.00	6.23	6.24	90	60
Marienfelde	7,0	7.00	7.01	8.14	8.15	12.47	12.48	6.11	6.12	50	30
Berlin (Milit.Bhf.)	—	—	6.50	—	8.00	—	12.35	—	6.00	ab Berlin	

× Die Züge 3, 5, 401, 402, 4 und 6 halten nur im Bedarfsfalle.
Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet. (645 J)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

2. Schliessung von Stationen.

Die mit dem Elbbahnhofe in Magdeburg verbundene Elbuferladestelle an der Unterwelt bei Bastion Cleve (am sogen. Kiesstrange) wird mit Ablauf des 31. März d. J. für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Magdeburg, den 12. März 1890. (646)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Betriebsüberlassungen.

Am 1. April d. J. wird die Eisenbahnstrecke Stettin Central - Güterbahnhof (ausschliesslich) bis Stargard i/Pom. (einschliesslich) aus dem Bezirk des der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin - Stettin) in Stettin in den Bezirk des der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellten Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts in Stettin und gleichzeitig die in Stargard in Pommern befindliche, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellte Hauptwerkstatt in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg übergehen.

Es sind daher vom 1. April d. J. ab Anträge und Mittheilungen in Angelegenheiten, welche die Verwaltung und den Betrieb der Strecke Stettin Central-Güterbahnhof (ausschliesslich) bis Stargard in Pommern (einschliesslich) betreffen, insbesondere

- Anfragen und Anträge bezüglich der Beamten des Stations-, Expeditions-, Fahr-, Bahnbewachungs- und Telegraphendienstes, sowie der Arbeiter des Fahr- und Betriebsdienstes,
- Anfragen, Anträge und Beschwerden in Bezug auf den Stations-, Personen-, Gepäck- und Güterabfertigungsdienst, das Telegraphenwesen und die Bahnhofswirthschaften,
- Anträge auf Gestellung von Sonderzügen sowie auf Fahrpreisermässigungen für Reisen grösserer Gesellschaften,
- Anträge auf Erstattung von Personenfahrgeld, auf Entschädigung aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr wegen Verluste, Beschädigungen oder Lieferfristüberschreitung, sowie auf Erlass oder Rückerstattung von Wagenstrafmiethen, Standgeld, Lagergeld, Konventionalstrafe und Deschengebühren,
- Anträge auf Schadenersatz auf Grund Haftpflichtgesetzes, sowie auf Grundentschädigung bezw. Vergütungen für Wirthschaftserschwernisse

lediglich an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Stettin, dagegen

- Berufungen und Beschwerden gegen Bescheide und Anordnungen des Betriebsamts,
- Anfragen und Anträge bezüglich der Beamten und Arbeiter der Hauptwerkstatt, sowie alle die Aufsicht über die Geschäftsführung der Werkstatt betreffenden Schriftstücke,
- Anträge auf Aenderung der Fahrpläne, der Tarife im Personen- und Güterverkehr und auf Gestellung von Sonderzügen über den Betriebsamtsbezirk hinaus,
- Beschwerden über unrichtige Auslegung und Anwendung der Tarife, sowie über Fehler in der Leitung der Gütersendungen

an die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg zu richten.

Berlin, den 20. März 1890. (647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bromberg, den 20. März 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Altona - Breslau. Die zwischen Moschin und Posen belegene Personenhaltestelle und Güterladestelle Zabikowo des Direktionsbezirks Breslau wird am 1. April d. J. für den allgemeinen Güterverkehr (Eil- und Frachtstückgut sowie Wagenladungen) eröffnet. Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sowie Sprengstoffe können auf dieser Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 19. März 1890. (648)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Bestimmung unter Ziffer 3 der Transportbedingungen zu dem Export- bezw. Ausnahmetarife für Papier aller Art ab gewissen Schweizerischen Stationen nach Basel Bad. Bahnhof transit und Waldshut transit hat mit Wirkung vom 15. März l. J. folgende Fassung erhalten:

„Das Auf- und Abladen der Sendungen auf die Eisenbahnwagen bezw. von denselben geschieht auf Kosten der Eisenbahnverwaltung und durch dieselbe“

Karlsruhe, den 15. März 1890. (649)
Generaldirektion.

Die Station Solingen hat die Bezeichnung Solingen-Weyersberg erhalten und ist gleichzeitig für den Stückgutverkehr geschlossen worden.

Die auf Seite 159 des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Tarifs für Solingen enthaltenen Frachtsätze gelten fortab für die Station Solingen-Süd.

Für die Stationen Solingen-Nord und Solingen-Weyersberg sind folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von	Nach Triest und Fiume											
	Ausnahmetarif Nr. 2											
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m
	Stückgut				Wagenladungen							
					5 t	5 t	5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
	Frachtsätze in Francs pro Tonne											
Solingen-Nord . .	101,13	81,83	80,49	76,49	58,83	58,83	58,83	47,92	43,69	39,11	34,13	—
Solingen-Weyersberg	—	—	—	—	58,75	58,75	58,75	47,86	43,63	39,06	34,07	—

München, den 15. März 1890. (650)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird in den Gütertarif Theil II Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1882 (Verkehr Bayern-Elsass) die Station Füssen der Privatlokalbahn Oberdorf b. Biessenhofen-Füssen mit Gültigkeit vom 1. April d. J. einbezogen.

Die direkten Frachtsätze für Füssen sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Sätze für Oberdorf b. Biessenhofen zu bilden:

km	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III	Ausnahmetarife		
									Nr. 1 für Holz a u. b	Nr. 7 für bestimmte Stückgüter	Nr. 9 für Thomasschlacken
31	1,08	0,66	0,40	0,37	0,35	0,33	0,29	0,22	0.22	0,66	0,22

Mark für 100 kg.

München, den 14. März 1890.
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. (651)

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt am Main-Breslau etc. Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt am Main einschliesslich der Cronberger sowie der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie der Station Kempen der Breslau - Warschauer Eisenbahn andererseits tritt mit dem 1. April d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft.

Neben mehrfachen Ermässigungen kommen durch denselben auch verschiedene Frachterhöhungen zur Einführung, letztere jedoch erst mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab. Bis dahin bleiben die seitherigen niedrigeren Entfernungen bezw. billigeren Frachtsätze in Geltung. Durch diesen Tarif wird:

der Staatsbahn - Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main etc. und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau etc. vom 1. April 1885 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterverwaltungen bezw. Eilgutabfertigungen, woselbst auch der Tarif käuflich zu haben ist. (652)

Frankfurt a/M., den 19. März 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Verband. Durch den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XXII werden die Tarifentfernungen und Tarifsätze für Neuulm, sowie das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 1 für Holz abgeändert, neue Frachtsätze für die Station Füssen eingeführt, die Ausnahmetarife Nr. 7 für Metalle etc., Nr. 10 für Roheisen, Nr. 12 für Eisenerze und Nr. 25 für getrocknete Malztreber ergänzt, die Frachtsätze für Crailsheim und Ulm aufgehoben und die Bezeichnung der Station Ebelsbach geändert.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 16. März 1890. (653)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mit 1. April d. J. kommt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt (gratis) zu Theil I des Deutsch - Französischen Gütertarifs vom 1. Januar 1890 zur Einführung. Dasselbe enthält Bestimmungen über die Frachtberechnung für Eilgut unter 40 kg auf den Französischen Strecken. Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Strassburg, den 14. März 1890. (654)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Ausnahmetarif 10 für Metalle und Metallwaaren auf folgende Artikel ausgedehnt:

a) Holzwaaren aller Art, wie im Spezialtarif II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Theil I) unter dieser Position genannt;

b) Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke;

c) Schachteln aus Holz, neu, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Dresden, den 18. März 1890. (655)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 14 zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. April d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 14. Nachträge in Kraft.

Durch Nachtrag 14 zu Heft 1 werden neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 und 9 (Holz der Spezialtarife II und III) zwischen einzelnen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen Gera, Leipzig (Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt, anderweite ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. bezw. Holz des Spezialtarifs II zwischen Turnau (Oesterreich. Nordwestb.) und den Stationen Leipzig (Eilenb. Bhf.) bezw. Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt, ferner neue Ausnahmetarife für Asphaltmastix zwischen Vorwohle und einzelnen Oesterr. Stationen und für Knochenfett und Talg zwischen Stadtsulza und Wien, sowie Stockerau eingeführt.

Auch wird durch diesen Nachtrag die Station Iglau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen mit den für Iglau (Oesterr. Nordwestbahn) bestehenden Frachtsätzen in Verband einbezogen und der Ausnahme-Frachtsatz für Getreide etc. zwischen den Stationen Wschetat-Privor (Oesterr. Nordwestbahn) und Plagwitz-Lindenau (Bezirk Erfurt) vom 1. Mai d. J. ab von 1,50 auf 1,58 *M* für 100 kg erhöht.

Der Nachtrag 14 zu Heft 2 enthält anderweite theils ermässigte, theils auch erhöhte und neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife für den Verkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Asphaltmastix zwischen Vorwohle und einzelnen Oesterr. Stationen. Die erhöhten Frachtsätze kommen jedoch gleichfalls erst vom 1. Mai d. J. ab zur Anwendung. Endlich werden durch Nachtrag 14 zu Heft 2 verschiedene Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und II bezw. III, sowie der Ausnahmetarife 6 (Getreide etc.), 8 (Holz des Spezialtarifs II) und 14 (Salz) für den Verkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn vom 15. Mai d. J. ab ohne Ersatz durch neue Sätze aufgehoben.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 18. März 1890. (656)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Am 15. April d. J. gelangt der Nachtrag III zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. ausser Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte B und D, sowie einzelnen Berichtigungen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen

1. der diesseitigen Haltestelle Halstenbek, den Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen-Weyersberg des Direktionsbezirks Elberfeld, Braunschweig Güterbahnhof, Gardelegen des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie der Station Sonneberg der Werra-Eisenbahn einerseits und den Dänischen Verbandsstationen andererseits,

2. der Station Nykjöbing/Morsö der Dänischen Staatsbahnen einerseits und den Deutschen Verbandsstationen andererseits.

Ferner werden die für den Verkehr der Stationen Buxtehude, Cuxhaven, Stade und Warstade-Hemmoor der Unterelbeschen Bahn mit Dänischen Stationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 des oben bezeichneten Verbandes, soweit dieselben für den Artikel Salz gelten, aufgehoben und gelangen für diesen Artikel im Verkehre der Station Stade mit Dänischen Stationen anderweite, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 1. Mai 1890 in Wirksamkeit.

Altona, den 18. März 1890. (657)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Spezialtarif für die Beförderung von Bauholz usw. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Marienburg, Danzig und Neufahrwasser vom 25/13. November 1884 aufgeführten Rubel-Schnittsätze sind von einigen Stationen ermässigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, sowie die unterzeichnete Verwaltung. (658 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberhessisch-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März 1890 gelangt für den Oberhessisch-Hessischen Gütertarif ein Nachtrag IV zur Einführung, welcher Bestimmungen über die Eröffnung der Haltestelle Lorchsmühle für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie Berichtigungen und Ergänzungen enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.
Giessen, den 14. März 1890. (659)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Nord-Ostsee-Verband. Zu dem Gütertarife für den Nord-Ostsee-Verband ist der Nachtrag 7, gültig vom 1. April d. J. ab, erschienen, welcher u. a. neu redigirte Vorschriften über die Kontrole der Ausfuhrgüter enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen.
Altona, den 16. März 1890. (660)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen, Briquets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau usw. ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz mit Abzweigung nach Gross-Opatowitz.
Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.
Breslau, den 20. März 1890. (661)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Roheisen ab Deutsch-Oth, Rodingen Station und Rodingen Französische Grenze nach Rüschlikon, Station der Schweizerischen Nordostbahn, kommen mit Wirkung vom 1. April 1890 direkte Frachtsätze zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Güter-Tarifbüreau.
Karlsruhe, den 18. März 1890. (662)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. April d. J. treten die Nachträge IV zu den Heften 1 und 2 des Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr vom 15. Juli 1887 in Kraft, enthaltend u. a. Bestimmungen wegen Erhöhung der Frachtsätze infolge Aenderung des Coursstandes der Oesterreichischen Währung vom 15. Mai d. J. ab, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Münsterbusch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), Radevormwald des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Cilli der K. K. priv. Südbahngesellschaft, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.
Die Nachträge sind bei den Güterabfertigungen zu haben.
Köln, den 15. März 1890. (663)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. - Bromberg etc. Am 20. März d. J. tritt der Nachtrag 12 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1885 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Zarnefanz des Direktionsbezirks Bromberg, Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungen zu haben.
Köln, den 18. März 1890. (664)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. (Neuerliche Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs Nr. IV für Getreide etc. Donaustationen-Schweiz, vom 1. Mai 1885.) Unter Bezugnahme auf die in Nr. 4 (Seite 40, Pos. 124) vom 11. Januar 1890 erlassene Kundmachung wird zur Kenntniss gebracht, dass die im obgenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen bis auf weiteres, längstens aber bis zur Ausgabe eines neuen Tarifes in Kraft verbleiben.
Wien, am 17. März 1890. (665)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. Einführung eines Nachtrages II. Mit 1. April 1890 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher direkte Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz enthält.
Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Generaldirektion und den übrigen betheiligten Verwaltungen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.
Wien, den 18. März 1890. (666)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Mit 30. April 1890 werden aufgehoben:
a) Theil I des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch. und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 15. Juli 1881 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen 1 bis 3;
b) aus dem seit 1. August 1887 gültigen Nachtrag 4 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch. und Süddeutsch-Französischen Verbands-Gütertarifs vom 15. Juli 1881 die Frachtsätze des Eilgut-Spezialtarifs für Lebensmittel bezüglich der Stationen Linz und Wien Westbahnhof, ferner die am 10. März 1888 für die Station Ried eingeführten Frachtsätze des gleichen Eilgut-Spezialtarifes;
c) aus dem seit 1. August 1887 gültigen Nachtrag 8 A zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch. und Süddeutsch-Französischen Verbands-Gütertarifs vom 15. Juli 1881 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für gewisse Artikel rücksichtlich der Stationen Ebenfurth, Klein-Schwechat, Liesing, Triestinghof, Wien Westbahnhof und Wiener-Neustadt;
d) die mit 1. Februar 1890 in Wirksamkeit gesetzten Eilgut-Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien Westbahnhof und Paris.
Es wird jedoch eine entsprechende Verlängerung des Gültigkeitstermines bezüglich der obigen Tarife, bezw. Tariftheile für den Fall vorbehalten, dass bis 1. Mai 1890 ein Ersatz hierfür nicht geboten werden könnte.
Wien, am 15. März 1890. (667)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Rangsdorf in den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr einbezogen. Gleichzeitig tritt vom genannten Tage ab der II. Nachtrag zum diesseitigen Lokal-Personen- etc. Tarif, enthaltend die Tarifsätze für die vorgenannte Station, in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die unterzeichnete Abtheilung und die Stationen. (668J)
Schöneberg, den 17. März 1890.
Betriebsabtheilung
der Königl. Militär-Eisenbahn.

---

6. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung. Die Lieferung und Aufstellung der Ausrüstungsgegenstände für die Wasserstation Aken der Strecke Cöthen-Aken, bestehend in 1 kleinen Dampfkessel, 1 Wasserkrahn, 2 kleinen Wasserbehältern, 1 Pulsometer nebst den erforderlichen Rohrleitungen soll zusammen in öffentlicher Verdingung vergeben werden.
Hierzu haben wir Termin auf den 29. März d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau anberaumt. Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Die Bedingungen, Zeichnungen und Angebotformulare können gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ 90 ₰ vom unterzeichneten Büreau bezogen werden. Dieselben liegen daselbst auch während der Geschäftsstunden zur kostenfreien Einsicht aus.
Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der maschinellen Anlagen für Wasserstation Aken" bis zum oben genannten Termin an uns portofrei einzusenden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Erfurt, den 17. März 1890. (669)
Maschinentechnisches Büreau.

Verding von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Mai 1890 bis Ende Juni 1891 erforderlichen:
140 000 kg Torfkohlen,
215 000 „ Holzkohlen (kieferne),
1 150 000 „ Presskohlen zur Heizung der Personenwagen,
1 050 t Böhmische Braunkohlen oder inländische Braunkohlenbriquetts
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.
Bedingungen, nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen

portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 9. April 1890, Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. Mai 1890.
Magdeburg, den 14. März 1890. (670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 50 000 Schienennägeln ist zu vergeben. Die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden, Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 2. April d. J. dahier einzureichen.
Giessen, den 18. März 1890. (671)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 25. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nanck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 26. März 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Eisenbahnpolitische Kundgebungen des Fürsten Bismarck.

(Schluss aus Nr. 24.)

Dieser raschen und energischen Stellungnahme für den angeregten Gedanken wurde durch einen von dem Handelsminister ausgearbeiteten Gesetzentwurf, betreffend die Uebertragung der Eigenthumsrechte usw. Preussens an Eisenbahnen auf das Reich, alsbald Folge gegeben und bereits am 9. März 1876 war Fürst Bismarck in der Lage, seine Erklärung zu dem Entwurfe abzugeben. Dieses, nachstehend auszugsweise mitgetheilte Gutachten behandelt u. a. das Konzessionsrecht der Einzelstaaten, welches durch das Reichs-Eisenbahnprojekt nicht berührt werde, die Normen der Berechnung für die an Preussen zu entrichtende Entschädigung im Falle der Abtretung der Bahnen an das Reich, die Vermeidung einer Bereicherung Preussens auf Kosten des Reichs, die etwaige Vervollständigung des Preussischen Eisenbahnbesitzes im Falle der Nichtverwirklichung des Reichs-Eisenbahnprojektes, sowie den Erlass eines der Reichsverfassung entsprechenden Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen. In Bezug auf das Verbleiben des Konzessionsrechtes bei den Einzelstaaten, ohne dass damit einer etwaigen anderweiten reichsgesetzlichen Regelung der Sache in Zukunft vorgegriffen werden sollte, heisst es in dem Gutachten:

„Ich möchte die Ansicht für die richtigere halten, dass das Konzessionsrecht nicht einen Ausfluss des Aufsichtsrechts, sondern ein Hoheitsrecht bildet, welches in dem Wegeregal seine Wurzel findet. Dass beide Rechte ausschliesslich in einer Hand ruhen, ist kaum wünschenswerth, eine Nothwendigkeit dafür dürfte aber nicht vorliegen. Ueberwiegende Gründe widerrathen diese Kumulation für jetzt. Die Reichsverfassung verleiht dem Reiche im Artikel 41 das Konzessionsrecht mit der Befugniss zur Ausstattung mit dem Expropriationsrechte für Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden. Die Ausübung dieser Rechte wird aber auf den Weg des Reichsgesetzes verwiesen, und umfasst Eisenbahnen, welche nicht unter jene beiden Gesichtspunkte fallen, nicht. Es ist deshalb keineswegs zweifellos, ob die Uebertragung des vollen Konzessionsrechts seitens eines Einzelstaats und dessen Annahme seitens des Reichs letzteres in die Lage setzen würde, ohne jedesmaligen gesetzlichen Akt, und vielleicht selbst ohne vorgängige Verfassungsänderung, Meliorations-, Vizinal-,

Sekundärbahnen usw., kurz gerade diejenigen Bahnen, welche vielfach fehlen, mit der Leichtigkeit zu konzessioniren, wie solches dem Einzelstaate, insbesondere Preussen, möglich. — Auch ist der Verwaltungsapparat des Reichs zur Zeit noch nicht so organisirt, kann auch ohne Verfassungsänderung nicht so organisirt werden, wie solches die volle Ausübung des Konzessionsrechts erheischt, ganz abgesehen davon, dass von dem Konzessionsrechte die Verleihung des Expropriationsrechts an sich nicht abhängig ist, und für die Handhabung aller dieser Befugnisse im Wege der Reichsgesetzgebung erst noch die erforderlichen Bestimmungen getroffen werden müssten."

Weiterhin wird das etwaige Bedenken erörtert, dass überhaupt nach dem Entwurf eine Norm für die Berechnung der dem Staate für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung schon jetzt gegeben werden soll.

„Für jetzt handelt es sich eben nur darum, dass Preussen seine Bereitwilligkeit zu erkennen gibt, dem Reiche die Erreichung seiner verfassungsmässigen Zwecke durch die käufliche Ueberlassung seines Eisenbahnbesitzes zu ermöglichen und zu erleichtern. Die Bestimmung der Höhe der Entschädigung steht noch nicht zur Diskussion, es genügt auszusprechen, dass eine angemessene Entschädigung gefordert werden soll. Diese zu ermitteln und zu vereinbaren, bleibt vorbehalten, und erübrigt eine Direktive für den Modus im Gesetz und in den Motiven um so mehr, als alle betreffenden Verträge nach § 2 des Entwurfs der speziellen Genehmigung des Landtags unterliegen sollen. Auch aus taktischen Rücksichten erscheint mir die Einfügung einer solchen Direktive bedenklich und dem Zustandekommen einer, wie ich doch annehme, gewünschten Vereinbarung mit dem Reiche hinderlich.

Der vorgeschlagene Entschädigungsmodus läuft darauf hinaus, zu bestimmen: dass für die einzelnen Staatsbahnen mindestens das gesammte verwendete Kapital (einschliesslich der bis jetzt in demselben nicht enthaltenen Bauzinsen), und da, wo der Ertragswerth nach den Ergebnissen bestimmter Jahre $4^1/_2$% überstieg, der letztere kapitalisirt durch Baarzahlung vergütet werden, mit anderen Worten, dass das Reich an Preussen für dessen unter $4^1/_2$% rentirende Bahnen das volle Anlagekapital erstatten und für die gut rentirenden den vollen Ertragswerth entrichten soll. Nun sind aber nicht allein in dem seither als verwendet berechneten Anlagekapital auch Beträge enthalten, welche von Interessenten — in baar oder in Grund und Boden usw., also nicht aus Staatsmitteln — gewährt wurden, sondern es hat auch eine ganze Reihe Preussischer Staatsbahnen, so die Saarbrücker, die Westfälische, die Nassauische, die Bebra-Hanau-Frankfurter, die Main-Weser, die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn, zumeist einen erheblich geringeren Ertrag als $4^1/_2$% aufgebracht.

Nach den vom Herrn Handelsminister den beiden Häusern des Landtags mitgetheilten Eisenbahnbau- und Betriebsberichten hat beispielsweise

die Niederschlesisch-Märkische
1871 . . . . mit 8,95 %,
1873 . . . . „ 10,23 „
1874 . . . . „ 7,94 „

das Anlagekapital verzinst, während dieser Zinssatz sich belief bei der

Ostbahn 1871 . . . . auf 7,10 %,
1874 . . . . „ 3,71 „
Westfälischen Bahn 1871 . . . . „ 5,00 „
1874 . . . . „ 1,40 „

so dass das gesammte Anlagekapital der Preussischen Staatsbahnen, durcheinander gerechnet, nur mit

5,10 % im Jahre 1873 und
3,65 „ „ „ 1874

sich verzinste.

Das vorgeschlagene Verfahren involvirt eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs, und zwar in ganz erheblichem Umfange. Dieselbe gewinnt noch an Umfang durch die dem Reiche angesonnene Gewährung der beträchtlichen Mittel, welche der Staat auf im Gange befindliche, oder doch schon beschlossene Neubauten von mehr als zweifelhafter Rentabilität verwendet hat und noch zu verwenden verpflichtet ist.

Soweit ich übersehe, wird die Werthberechnung nur für die Gesammtheit der Staatsbahnen, dieselben als ein Objekt betrachtet, und zwar, wenn man das vom Staate verwendete Anlagekapital einschliesslich der Bauzinsen zu Grunde legt, unter Bestimmung einer, den seitherigen und zukünftigen Ertragsverhältnissen nach billiger Veranschlagung entsprechenden, der Amortisation unterliegenden Rente aufzustellen sein. Die Absicht einer Bereicherung wird beiderseits ausgeschlossen bleiben müssen. Im vorstehenden Sinne in den Motiven eine beiläufige Andeutung zu geben, wird für den Zweck völlig genügen. Baarzahlung der gesammten Entschädigung vorzusehen, ist meines Dafürhaltens zu vermeiden, — sie führt nur zu einer überflüssigen, das Reich und den Geldmarkt belästigenden Kreditoperation und erschwert die Verhandlungen.

In den speziellen Motiven in solcher Ausführlichkeit, wie geschehen, alles das, was bezüglich der Privatbahnen abgetreten werden soll, zu spezifiziren und dabei zugleich zu erörtern, wofür und nach welchen Normen eine Entschädigung zu beanspruchen, halte ich nicht für empfehlenswerth. Die Forderung einer, der näheren Ermittelung und Genehmigung vorbehaltenen angemessenen Entschädigung dürfte auch hier ausreichen. Die Uebertragung der finanziellen Rechte und Verbindlichkeiten des Staats gegenüber den Privatbahnen wird ohne dies wohl nur in einer langen Reihe von Verhandlungen, in langsamer Folge und in sehr verschiedener Weise, je nach der Beschaffenheit des Einzelfalles, vor sich gehen.

Für diese Verhandlungen glaube ich jedoch — von minderwichtigen Bedenken gegen den Inhalt der vorgelegten Motive abgesehen — schon jetzt die Bemerkung nicht zurückhalten zu dürfen, dass es nicht gerechtfertigt sein dürfte, vom Reiche die Erstattung aller Zinszuschüsse für garantirte Bahnen pro praeterito et futuro, aller Subventionen, auch der à fonds perdu gegebenen und ausserdem für das Recht des Staats auf Gewinnantheile (Superdividende) volle Abfindung zu verlangen.

Ebenso wird der Regel nach für eine spes, deren Begründung dem Staate keinerlei Opfer gekostet hat, eine Entschädigung nicht zu beanspruchen sein. Maassgebende Andeutungen über die Feststellung des vom Reiche zu erlangenden Preises gehören meines Erachtens überhaupt nicht in das gegenwärtige Stadium der Verhandlungen. Eine vorgängige und praktisch ergebnisslose Diskussion der vom Reiche zu übernehmenden Leistungen und Pflichten kann die Entwickelung der Frage wesentlich aufhalten, ohne eines ihrer späteren Stadien abzukürzen.

Die Ablösung der Eisenbahnabgabe dürfte ebenfalls von Fall zu Fall zu behandeln und ebenso wie die Auseinandersetzung wegen der Zinsgarantien usw. erst dann praktisch werden, wenn das Reich das Eigenthum oder die Verwaltung der betreffenden Privatbahn übernimmt.

Ansprüche, welche, wie die vorstehend bezeichneten, auf eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs hinauslaufen, würde ich den gesetzgebenden Faktoren des Reichs gegenüber nicht vertreten können, und die Geltendmachung solcher Forderungen, mögen dieselben in dem Gesetzentwurf oder in den Motiven zum Ausdruck gelangen, nicht nur für die Sache, sondern auch für die politische Stellung Preussens im Reiche nachtheilig halten. Sie würde den übeln Nachreden Glauben schaffen, denen Preussen von Seiten der Gegner des Reichs ohnehin ausgesetzt ist. Haben letztere doch bereits betont, dass Preussen bei der mangelhaften Rentabilität seiner Staatsbahnen ein Opfer durch deren kaufweise Abtretung nicht bringen, sondern ein gutes Geschäft auf Kosten des Reichs machen wolle. Uebertriebene Forderungen würden diesen Angriffen nur zu viel Boden verleihen, und wäre es für die nationale Stellung Preussens zu beklagen, wenn über dieselben etwas in die Oeffentlichkeit dränge, noch mehr, wenn die Nothwendigkeit nicht erspart bleiben sollte, offen anzuerkennen, dass aus diesen Gründen der Plan gescheitert sei.

Wie die Dinge liegen, steht fürerst ja dahin, ob die Reichsvertretung das Anerbieten Preussens, auch wenn dasselbe sich in billigen Grenzen hält, acceptiren wird. Ist das aber nicht der Fall, oder führen die späteren Verhandlungen zu keinem, beiden Theilen annehmbaren Resultate, so wird niemand Preussen einen Vorwurf daraus machen können, wenn es der durchaus zu beseitigenden Zersplitterung des Eisenbahnwesens und den mit der Ueberwucherung der Privateisenbahn-Industrie verbundenen Nachtheilen in seinem Verkehrsgebiete mehr als bisher durch energische Arrondirung und Vervollständigung seines Besitzes ein Ende zu machen sich bestrebt. Wird dadurch das Uebergewicht der Preussischen Eisenbahnpolitik ein drückenderes und der Kontrole seiner Bundesgenossen entwachsendes, so werden sich letztere das selbst zuschreiben müssen.

Dies in den Motiven des Gesetzentwurfs ausdrücklich anzudeuten und klar in Perspektive zu stellen, dass Preussen bei ablehnendem Verhalten des Reichs sich einen konzentrirten Bahnbesitz mit Nachdruck zu sichern beabsichtigt, halte ich für alle Fälle nützlich.

Ich werde dann auch als Reichskanzler vertrauen dürfen, dass die Königlich Preussische Regierung der Reichsregierung ihre volle und rückhaltlose Unterstützung gewährt, damit ein den Sinn und die Ziele der

Reichsverfassung im weitesten Umfange erfüllendes Reichsgesetz über das Eisenbahnwesen zustande kommt, insbesondere auch dem Reiche die zur praktischen und durchgreifenden Handhabung dieses Gesetzes erforderlichen Befugnisse im vollen Maasse zutheil werden."

Wie lebhaft die Preussische Staatsregierung im übrigen darauf bedacht war, dem in dem vorstehenden Gutachten beklagten Uebergewicht der Privatbahnen durch die Vervollständigung des Staatsbahnbesitzes entgegen zu wirken, ergibt sich u. a. daraus, dass dem Landtage noch im Frühjahre 1876 zwei Gesetzentwürfe über die Halle-Sorau-Gubener und über die Halle-Casseler Eisenbahn zugingen. Bei dem ersteren handelte es sich um die Uebernahme einer Zinsgewähr und über die Verwaltung der Bahn durch den Staat. Ein weiterer Schritt in der Richtung des ausschliesslichen Staatsbahnsystems war die dem Abgeordnetenhause zuerst im Jahre 1876 und demnächst im Jahre 1877 wiederholt zugegangene und nunmehr angenommene Vorlage, betreffend die Uebernahme einer Zinsgewähr des Staates für eine Prioritätsanleihe der Berlin-Dresdener Eisenbahn, deren Folge die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes durch den Staat war. Diese Vorlage wurde ausdrücklich als ein Schritt im Sinne des Reichs-Eisenbahnprojekts bezeichnet.

Hinsichtlich des Verlaufs der Bestrebungen, das Reichs-Eisenbahngesetz zu Stande zu bringen, seien noch die folgenden Bemerkungen aus einer am 9. November 1875 gehaltenen Reichstagsrede des damaligen Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts, Maybach, erwähnt:

„Das Reichs-Eisenbahnamt hat als eine der vornehmlichsten und dem Gedanken des Gesetzes vom 27. Juni 1873 entsprechenden Aufgaben erkannt, recht bald den Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes auszuarbeiten. Am 16. September 1873 konstituirt, ist es schon gelungen, im Frühjahre 1874 einen Entwurf der Oeffentlichkeit zur Kritik, und den verbündeten Regierungen zur Aeusserung über ihren Standpunkt zur Sache zu übergeben. Die Ausstellungen, Bedenken und Vorschläge zu diesem Entwurf, welche zahlreich und tiefgehend waren, liefen im Laufe des Jahres, zum Theil erst beim Beginn dieses Jahres ein. Sie führten, dem von vornherein ausgesprochenen Plane entsprechend, zu einer Umarbeitung des ersten Entwurfs. Diese Umarbeitung, welche im Reichs-Eisenbahnamt ausgeführt worden ist, wurde im April dieses Jahres wiederum der Oeffentlichkeit zur Kritik übergeben und zwar in den weitesten Kreisen. Zur Abkürzung der Verhandlungen wurden mit Kommissarien der meist betheiligten verbündeten Regierungen, d. h. solchen, welche vermöge des Besitzes von Staatsbahnen, der Betheiligung an Privateisenbahnen, oder vermöge merkantiler Interessen ein besonderes Interesse an der Entwickelung dieser Materie haben, eine Konferenz zur vorläufigen informatorischen Berathung des Gesetzentwurfs abgehalten. Diese Konferenz trat im Juni d. J. zusammen und erfüllte ihren Zweck insofern vollständig, als sie den Standpunkt der verbündeten Regierungen zu den Prinzipien des Gesetzes klarstellte. Die dort geäusserten Bedenken, sodann diejenigen Bedenken, die aus anderen Kreisen stammen, haben der Reichsregierung Anlass gegeben, die Angelegenheit erneuten Erörterungen zu unterziehen."

Unter dem 12. Juni 1876 erörtert Fürst Bismarck in einem an den Handelsminister Dr. Achenbach gerichteten Schreiben gewisse Einzelheiten in betreff der geschäftlichen Behandlung der Reichs-Eisenbahnvorlage, bei welcher Gelegenheit die Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der Preussischen Bahnen auf das Reich und die hierbei zu beachtenden politischen Gesichtspunkte, sowie wiederholt die Inangriffnahme einer umfassenden Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahn-Besitzes durch Ankauf der wichtigsten Privatbahnen berührt wird. In diesem Schreiben heisst es u. a.:

„Die von Ew. Excellenz weiter befürwortete Verbindung einer solchen Vorlage mit dem Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes würde, da hierzu eine beschlussmässige Aufforderung an die Exekutivgewalt allerdings vorliegt, durch den Kanzler thunlich sein. Ich kann aber in gegenwärtiger Sachlage nicht für opportun halten, dass sie von Kaiserlicher oder von Preussischer Seite erfolge; die früheren Versuche, Fühlung darüber zu gewinnen, ob sich über die Grundlagen eines wirklich brauchbaren Reichs-Eisenbahngesetzes das wünschenswerthe Einverständniss werde erzielen lassen, sind aus Ew. Excellenz bekannten Gründen gescheitert. Durch die Schritte Preussens soll nunmehr eine Basis für ein gutes Eisenbahngesetz geschaffen, der für eine wirksame Aufsicht unerlässliche starke, eigene Eisenbahnbesitz gewährt werden. Ich fürchte den Erfolg dieser Schritte zu beeinträchtigen, wenn statt energischer Fortführung derselben gegenwärtig ein erneuter Versuch zur Gewinnung eines Eisenbahngesetzes von uns in den Vordergrund geschoben wird. Ich würde das für einen taktischen Fehler halten, zu dessen Begehung um so weniger Aufforderung vorliegt, als denjenigen Regierungen, welche nach parlamentarischen Auslassungen sich für das Zustandekommen eines Reichs-Eisenbahngesetzes interessiren, ohne dass sie jedoch den von ihnen ins Auge gefassten Inhalt eines solchen Gesetzes näher bezeichnen, ebenso gut wie der Preussischen freisteht, von ihrem verfassungsmässigen Rechte der Initiative durch Vorlage eines Entwurfs Gebrauch zu machen. Diesseits einen Entwurf einbringen, würde nur zu leicht den — weit abzuweisenden — Schein hervorrufen, als suche man einen Rückzug, und dem seitens der Opposition erhobenen, ihr gerade passenden Vorwurfe vorzeitiger Einstellung der gesetzgeberischen Versuche eine gewisse Berechtigung geben.

Hiernach muss ich mich für den eventuell von Ew. Excellenz in Vorschlag gebrachten Weg der Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Preussischen Gesetzes entscheiden.

Dem Eintritt in die näheren Erörterungen, welche demnächst zweckmässig auf kommissarischem Wege — dortseits seitens der Ressortministerien, diesseits seitens des Reichskanzleramts und des Reichs-Eisenbahnamts — zu pflegen sein würden, wird jedoch eine Verständigung zwischen den Preussischen Ressortministerien über die Grundsätze für die Werthschätzung und sodann eine Mittheilung derselben wie einer Uebersicht der Vertragsobjekte zu diesseitiger Vorprüfung voraufgehen müssen.

Ich stelle Ew. Excellenz anheim, dieserhalb mit dem Herrn Finanzminister das Weitere in die Wege zu leiten. — Ich glaube dabei der Zuversicht Ausdruck geben zu dürfen, dass die Königlich Preussische Regierung auch bei der Ausführung des Gesetzes der nationalen Tendenz desselben wie dem nationalen Berufe Preussens mit der irgend zulässigen Liberalität Rechnung tragen werde. Es würde gewiss einen üblen Eindruck machen, wenn ich der Reichsvertretung zu erklären genöthigt wäre, dass die Preussischerseits erhobenen Forderungen für das Reich unannehmbar seien, oder wenn durch eine Vorlage der Königlich Preussischen Regierung beim Bundesrath die allgemeine Ermächtigung zum Vertragsabschluss damit motivirt werden müsste, dass die Verhandlungen innerhalb Preussens auf Schwierigkeiten stiessen.

Welchen Fortgang aber auch die zur Ausführung des Preussischen Gesetzes einzuschlagenden Schritte nehmen mögen, so muss ich doch jedenfalls, wie ich das bereits in der letzten Sitzung des Königlichen Staatsministeriums zu erkennen gegeben habe, den grössten Werth darauf legen, dass die Königlich Preussische Regierung ungesäumt die weitere umfassende Ausdehnung und Konsolidirung ihres Staatseisenbahn-Besitzes durch Ankauf wichtiger Privatbahnen mit Nachdruck in Angriff nehme. Sie fördert damit die eigenen, wie die Zwecke des Reichs. Die Verhältnisse fordern, wie mir scheint, dringend dazu auf, keine Zeit mehr zu verlieren, sondern schon zur Vorlage bei dem nächsten Landtage Kaufverträge bezüglich wichtiger Bahnen vorzubereiten, so dass, den Ew. Excellenz bekannten Allerhöchsten Intentionen entsprechend, mindestens in Preussen das Eisenbahnwesen durchgreifend geordnet wird, wenn solches beim Reiche auf Schwierigkeiten stossen sollte. Gerade das energische Bestreben Preussens, sich eine dominirende Eisenbahnmacht zu sichern und die Zügel der Staatsaufsicht straff anzuziehen, wird den nationalen Aufgaben des Reichs auf dem Eisenbahngebiete die förderlichste Lösung, dem neuesten, auf nationalem Boden stehenden Preussischen Gesetze die heilsamste Ausführung sichern."

Da Fürst Bismarck nach Verlauf eines halben Jahres eine Rückäusserung auf das vorstehend auszugsweise mitgetheilte Schreiben noch nicht erhalten hatte, brachte er die Angelegenheit unter dem 27. Januar 1877 in Erinnerung. Nach der Antwort des Handelsministers vom 8. Februar 1877 bestanden sowohl bezüglich der nach Maassgabe des Preussischen Gesetzes, betreffend die Uebertragung des Eigenthums an Eisenbahnen auf das Reich vom 4. Juni 1876, dem Reiche zu übertragenden Objekte, wie in betreff der Art der Uebertragung so erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem Finanzminister, dass der Reichskanzler nicht in der

Lage war, dem Reichstage auf Grund des vorliegenden Materials einen amtlichen Aufschluss über den Stand der Sache zu geben. Unter dem 17. Februar 1877 ersuchte daher Fürst Bismarck den Finanzminister Camphausen, ihn „durch eine amtliche Aeusserung der Königlich Preussischen Regierung recht bald in den Stand setzen zu wollen, die dem Reichstag zu ertheilende Auskunft über die Sachlage in Uebereinstimmung mit der Auffassung und den Absichten der Königlichen Regierung abzugeben." Der Inhalt der bezüglichen Erwiderung des Finanzministers ergibt sich aus dem nachstehenden Schreiben des Fürsten Bismarck an das Preussische Staatsministerium vom 12. März 1877:

„Das Preussische Gesetz vom 4. Juni v. J., betr. die Uebertragung des Eigenthums usw. des Staates an Eisenbahnen auf das Reich, harrt noch der Ausführung. Es steht zu erwarten, dass ich mich der Nothwendigkeit nicht werde entziehen können, mich dem jetzt versammelten Reichstag gegenüber in irgend einer Form über den Gegenstand zu äussern. Ausweislich der vom Herrn Minister für Handel usw. wie vom Herrn Finanzminister mir zugegangenen Mittheilungen bestehen zwischen den zunächst betheiligten Preussischen Ressorts sowohl bezüglich der nach Maassgabe des bezeichneten Gesetzes zu übertragenden Objekte, wie in betreff der Modalitäten der Uebertragung Meinungsverschiedenheiten, so dass ich noch nicht in der Lage bin, auf Grund des vorliegenden Materials dem Reichstag eine die Intentionen der Königlich Preussischen Regierung zum Ausdruck bringende amtliche Auskunft über die Sachlage zu ertheilen.

Mit dem vom Herrn Finanzminister in seinem Schreiben vom 8. d. Mts. mir gemachten Vorschlage, die Auskunft auf die allgemeine Mittheilung zu beschränken, dass die Preussische Regierung mit den Vorbereitungen zur Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni v. J. unverzüglich vorgegangen und mit der ressortmässigen Beschaffung des Materials für die Feststellung der wesentlichen Grundlagen der abzuschliessenden Verträge beschäftigt sei, kann ich mich nicht einverstanden erklären, da damit für die bezweckte Klarlegung der dortseitigen Stellung zur Sache wenig gewonnen sein würde. Vielmehr sehe ich mich zu dem Ersuchen genöthigt, dass die Königlich Preussische Regierung mich in den Stand setzen wolle, dem Reichstag bezüglich der Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 eine der Auffassung und den Absichten der Preussischen Regierung entsprechende Auskunft zu ertheilen."

Am 19. Juli 1878 wird sodann das Reichs-Eisenbahnamt zur Abgabe eines Gutachtens über die für die Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich in Betracht kommenden Fragen aufgefordert. Bekanntlich stiess das Reichs-Eisenbahnprojekt aber bei den Bundesregierungen bald auf so lebhaften Widerstand, dass dasselbe demgemäss in den Hintergrund trat, während die Preussische Regierung nunmehr mit unaufhaltsamer Energie ans Werk ging, die durch die Reichs-Eisenbahnidee beabsichtigten günstigen Wirkungen in engerem Rahmen durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen in dem eigenen Lande anzustreben. Als daher der Abgeordnete Dr. Lasker seinerzeit beantragt hatte, die in dem Generalberichte der Budgetkommission über den Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1879/80 enthaltene Erklärung, „vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen," dahin abzuändern, dass, unbeschadet der Frage, ob und in welcher Weise das Staatsbahnsystem über den bisherigen Umfang auszudehnen sei,

1. die derzeitige Finanzlage des Staates nicht gestatte, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mit Unternehmungen vorzugehen, bei welchen die Rentabilität nicht genügend gesichert sei;
2. es dringend erforderlich sei, die Ziele und Grundsätze der Eisenbahnpolitik seitens der Königlichen Staatsregierung klar darzulegen und eine Verständigung über dieselben zwischen der Staatsregierung und dem Landtage herbeizuführen,

da erklärte Fürst Bismarck in einem vom 7. Februar 1879 datirten Gutachten, „er lege den grössten Werth auf die Durchführung der Eisenbahnpolitik durch Erwerb der dominirenden Privateisenbahn-Linien für den Staat und halte es für dringend erforderlich, dies dem Landtag gegenüber entschieden auszusprechen." Eine bezügliche Erklärung wurde demnächst am 13. Februar 1879 im Abgeordnetenhause durch den Handelsminister Maybach abgegeben und eingehend begründet, worauf alsdann der Antrag der Budgetkommission abgelehnt wurde.

Die weitere Folge dieser Stellungnahme der Staatsregierung war der dem Abgeordnetenhause am 29. Oktober 1879 durch den Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach vorgelegte und durch denselben mit bekanntem Erfolge vertheidigte Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung

1. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft,
2. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft,
3. der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft und
4. der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft,

d. h. derjenigen Eisenbahn-Unternehmungen, deren Linien besonders geeignet erschienen, die Lücken des Staatseisenbahn-Netzes zu ergänzen und eine zweckmässige Verkehrs- und Betriebsleitung zu ermöglichen. Bei der Wahl der Linien war vorzugsweise Gewicht darauf gelegt, dass die Mittelpunkte der wichtigeren Verkehrsgebiete — die Hauptsitze des Handels und der Industrie — durch Staatsbahnlinien verbunden werden, welche vermöge ihrer Lage und Leistungsfähigkeit dem Staate einen bestimmenden Einfluss auf die Verkehrsleitung sichern.

Durch die Annahme dieser am 20. Dezember 1879 zum Gesetze erhobenen Vorlage war der entscheidende Schritt zur weiteren Entwickelung des Preussischen Eisenbahnnetzes auf dem nunmehr eingeschlagenen Wege gethan, mit diesem bedeutsamen Wendepunkte der Preussischen Eisenbahnpolitik schliessen die bezüglichen Aktenstücke der Poschinger-schen Sammlung ab. Als „un po' più luce" hinsichtlich der eigenartigen Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens müssen dieselben als überaus willkommen bezeichnet werden.

K—e.

Die Schnellzugverbindungen Oesterreich-Ungarns.

Von P. F. Kupka.

Bei Besprechung des E. Foxwell und T. C. Farrer'schen Buches „Die Schnellzugverbindungen aller Länder der Erde"*) blieben die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, welche, beiläufig bemerkt, eine ziemlich wohlwollende Besprechung erfuhren, nahezu ausser Betracht, und es erscheint somit gerechtfertigt, auf dieselben des näheren einzugehen.

Wenn sich die Herren Verfasser am Schlusse ihrer Untersuchungen die Fragen vorlegen, wozu die Arbeit eigentlich gut sei und ob hierdurch irgend welche Thatsachen von Werth nachgewiesen erscheinen, so möchten wir die Sätze, wenigstens in der gegebenen Form — „dass die anscheinende Gleichförmigkeit und das planmässige Vorgehen der Staats-(Eisenbahn-) Verwaltungen seit ihrem Bestehen in Frankreich und Deutschland (das Gleiche soll wohl auch für Oesterreich-Ungarn gelten?) keine so gute Wirkung erzeugten, als die rohe, unwissenschaftliche, wenngleich etwas kostspieligere Methode Englands" — nicht unterschreiben. „Wie viel," heisst es weiter, „würden wir wohl von den Wettfahrten (Races) nach Edinburg gesehen haben, wenn in unserem Lande jede Ziffer der Fahrpläne nicht ohne höhere Zustimmung geändert werden dürfte?"

Nun wir glauben, dieses Unglück wäre immerhin zu ertragen, denn ein Bedürfniss für alle diese Rennzüge, deren

*) Siehe Nr. 7 und 8 d. Ztg.

karg bemessene Fahrzeiten bei der geringsten Störung im Betriebe nicht mehr eingehalten werden können, liegt kaum vor; befremdend bleibt es immerhin, dass der mit der Zeit so sehr geizende Engländer durch Zugverspätungen weit weniger ausser Rand und Band gebracht wird, als der minder sparsame Festländer; man halte aber doch einmal Umfrage bei den grossen Englischen Eisenbahngesellschaften, mit welchen Kosten sie diese Züge behaupten und ob sie, wenn hier keinerlei Ehrgeiz im Spiele wäre, dieselben nicht gern zum Wohle ihrer Aktionäre auflassen würden?

Die Schnelligkeitsgrenze ist, abgesehen von der Verkehrssicherheit, schon mit Rücksicht auf die eine vortheilhaftere Ausnutzung gestattenden Verbundmaschinen, aber auch im Hinblick auf die zu erhöhende Inanspruchnahme der Lokomotivkessel, nahezu erreicht; eine weitere Steigerung der jetzt schon 100 km pro Stunde weit überschreitenden Geschwindigkeiten ist selbst bei dem jetzigen vervollkommneten Stande der Maschinentechnik nicht voraussichtlich.

Wenn aber die besondere Genugthuung hervorgehoben wird, „dass die Anglo-Sächsische Kraft und Unternehmungslust einen so grossen Antheil an der Schaffung der Mittel und der Beschleunigung des Pulses des menschlichen Verkehrs auf der ganzen Welt hatte," so wird es sicherlich niemandem beifallen, daran mäkeln zu wollen. Die ungeheuere kommerzielle und wirthschaftliche Ueberlegenheit Grossbritanniens ist eine so allgemein anerkannte Thatsache, dass hierfür jeder weitere Beweis überflüssig, ein solcher aber keineswegs aus der grössten Anzahl der raschesten Züge zu erbringen ist; aus dem Wesen der ungeahnt rasch fortschreitenden Entwickelung der Eisenbahnen erklärt es sich, dass Ziffern, die heute noch richtig, über Jahr und Tag es nicht mehr sind.

Die Dichtigkeit und Schnelligkeit der Züge hängt aber andererseits noch von einer grossen Zahl allgemeiner Umstände ab, welche die Herren Verfasser kaum flüchtig streiften, die aber sorgfältige Prüfung erheischen.

Hätten wir auf dem Festlande Städte wie London, Glasgow, Liverpool, Manchester u. a. mit 5 Millionen bezw. 800 000 und 600 000 Einwohnern untereinander zu verbinden, brauchten wir nur geringere oder keine Rücksicht auf Abzweigungen, Anschlüsse der Nachbarbahnen und -Staaten und nur auf ankommende oder abgehende Schiffe zu nehmen, so könnten wir bald ähnliche Ziffern ausweisen.

Den Landesverhältnissen, Lebensgewohnheiten und der Wohlhabenheit unserer Bevölkerung entsprechend sind unsere Schnellzugstationen zumeist kleinere Städte, Städtchen, Marktflecken, welche aus Betriebsrücksichten, mitunter wohl auch auf Wunsch von Körperschaften, ja einflussreichen Persönlichkeiten in den Weltverkehr einbezogen wurden.

Dem nahezu das ganze Jahr hindurch gleich bleibenden Massenverkehr Englands werden viele rasch auf einander folgende kurze Züge zur Verfügung gestellt; bei uns wird der sich oft nur innerhalb weniger Monate und Wochen zusammendrängende Massenverkehr mittelst schwerer, durch Einstellung von Post- und Kurswagen oft an der Grenze der Belastung stehender Züge mit zwei Maschinen, oder eingelegter Vor- und Nachtrains bewältigt.

Nun fällt noch die Bodengestaltung eines Landes beträchtlich und jedenfalls in höherem Grade, als es die Herren Foxwell und Farrer vermeinten, ins Gewicht, worauf wohl bereits in dieser Zeitung (Nr. 8) hingewiesen wurde; wir übersehen hierbei keineswegs, dass England durch die Anlage zahlreicher Kunstbauten, wie Tunnels und Einschnitte, seinen Eisenbahnen, freilich bei sehr hohen Anlagekosten, günstigere Neigungs- und Richtungsverhältnisse gab, ein Luxus, den sich andere Länder nicht gestatten konnten.

Der Prozentsatz der Linien, welche Steigungen von mehr als 1 : 200 oder 5 ‰ aufweisen — hier fehlt merkwürdiger Weise die Angabe für England — beträgt angeblich für die Schweiz 49, für Frankreich 38, Russland 35, Italien 32, Oesterreich-Ungarn 27 % usw.

Ein auch nur flüchtiger Blick auf eine Eisenbahnkarte Russlands, welches hier den dritten (!) Platz einnimmt, ist kaum geeignet, die Richtigkeit dieser Ziffer zu erhärten; den gleichen Eindruck muss auch jeder erhalten haben, welcher die Eisenbahnen dieses flachen, steppenreichen, nur gegen den Ural und Kaukasus gebirgigen Landes aus eigener Anschauung kennen lernte. Nach den „Statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1885" beträgt die Gesammtlänge der Bahnen 21 557,6 Kilometer (Oesterreich 12 612,3, Ungarn 8 945,3 km); diese weisen durchschnittlich nur 25,56 % horizontale Strecken (Oesterreich 20 %, Ungarn 33,3 %) auf; die Steigungen über 1:200 oder 5 ‰ betragen aber 28,5 % (nicht 27 %), wovon entsprechend dem Charakter der Länder 37,05 % auf Oesterreich und 16,5 % auf Ungarn entfallen. Wären beide Länder abgesondert in Betracht gezogen worden, so stände Oesterreich auf dem dritten Platze der obigen Vergleichung; ähnliches finden wir in betreff der Krümmungsverhältnisse, indem die Oesterreichischen Linien 35,86 %, die Ungarischen Linien 20,48 % Krümmungen aufweisen. Für eine richtigere Beurtheilung der Leistungen in den einzelnen Ländern hätten also nicht die wirklichen, sondern virtuellen Bahnlängen hier zum Ausgangspunkt genommen werden sollen.

Der weitere Vergleich der Geschwindigkeiten gründet sich auf die Zugkilometer; wären hierfür die Wagenachskilometer, welche die wirthschaftliche Bedeutung eines Zuges wohl besser ausdrücken, maassgebend gewesen, so hätten sich die Ergebnisse anders gestaltet.

Mit Recht wurde seitens der Verfasser der Werth solcher Schnellzüge, welche auch Wagen III. Klasse führen, hervorgehoben; das Bestreben, derartige Züge zu vermehren, macht sich ja allenthalben geltend und war in den letzteren Jahren in Oesterreich-Ungarn ein recht erfolgreiches.

Das kleine Dänemark kennt keine Züge ohne III. Klasse und steht deshalb obenan; von den täglich zurückgelegten Schnellzugkilometern Englands werden 93 % mit Wagen III. Klasse durchfahren; die entsprechenden Ziffern sind für Norddeutschland 72 %, Oesterreich-Ungarn 46 %, Süddeutschland 28 %, Frankreich 27 %, Italien 26 % usw.

Was nun die Geschwindigkeiten der Züge selbst angeht, so sind diese dreifacher Art und zwar a) die erreichte grösste Geschwindigkeit während der Fahrt; das ist, näher besehen, doch nichts anderes, als eine mehr oder minder gute Lokomotivleistung, die zum grössten Theile von den Betriebsmitteln selbst, den Neigungs- und Richtungsverhältnissen der Strecke, ihrer Bauanlage und Erhaltung abhängig ist, ohne auf einen sonstigen äusseren Werth Anspruch erheben zu können; b) die durchschnittliche reine Geschwindigkeit ausschliesslich der Aufenthalte in den Stationen; diese Aufenthalte, welche mit Verlässlichkeit nur aus den Dienst-Fahrordnungen zu entnehmen sind, wären nicht allein in Abschlag zu bringen, es müssten auch noch für das verlangsamte Durch-, An- und Abfahren in den Haltestellen entsprechende Zeitwerthe in Rechnung gestellt werden, eine kaum zu bewältigende Arbeit. Ein Vergleich auf solcher Grundlage ist wenig stichhaltig und daher den im genannten Buche angeführten Ziffern nur geringe Bedeutung beizulegen.

Es erübrigt sonach nur noch c) die durchschnittliche Geschwindigkeit einschliesslich der Aufenthalte, das ist der in einer bestimmten Zeit thatsächlich zurückgelegte Weg, was nicht allein für den Reisenden maassgebend ist, sondern auch unter Berücksichtigung aller anderen Verhältnisse den annähernd verlässlichsten Maassstab für die Leistung der Bahnverwaltung gibt. Diese Durchschnittsgeschwindigkeiten wurden berechnet für England mit 66,7 km, Frankreich 52,5 km, Holland 52 km, Belgien 50,8 km, Norddeutschland 50,8 km, Süddeutschland 49,9 km und Oesterreich-Ungarn 48 km.

Selbstredend sind hier Anzahl und Dauer der Aufenthalte von einschneidendster Wichtigkeit, denn der wirthschaftliche Werth eines Zuges steigt mit der Anzahl der Haltestellen in nahezu geradem Verhältniss, bei gleicher Durchschnittsge-

schwindigkeit. Um die vorgefundenen Aufstellungen nicht allzu stark zu verrücken, lehnt sich die nachstehende Zusammenstellung — aus welcher die Anzahl der Züge, die Weglänge, die zurückgelegten Zugkilometer, die hierfür benöthigte Zeit in Minuten und die durchschnittlichen Geschwindigkeiten einschliesslich der Aufenthalte ersichtlich gemacht sind —, jener von C. Farrer auf Grund der Sommerfahrordnung von 1888 gewonnenen thunlichst an, obgleich die Auswahl der Züge nicht immer eine entsprechende war, und sich hier und da kleine, jetzt berichtigte Versehen eingeschlichen haben. So wurde beispielsweise dort der Zug Wien-Eger nur drei Mal in Anrechnung gebracht, obgleich zwei Züge nach jeder Richtung verkehrten, einen besonderen Zug Pilsen-Wien gab es aber nicht; die Strecke Wien-Wels war besonders angesetzt, welche doch durch die Strecke Wien-Salzburg gedeckt erscheint; bei St. Valentin-Pontafel ist das Stück St. Valentin-Reifling ein gewöhnlicher Personenzug, weshalb Amstetten-Pontafel eingestellt wurde u. a. mehr.

	Anzahl der Züge	Kilometer	Zug-kilometer	in Minuten	Kilometer in der Stunde
K. K. Oesterr. Staatsbahnen					
Wien-Eger	4	à 456	= 1 824	2 156	50,7
Gmünd-Prag	2	à 186	= 372	358	57,0
Wien-Gmünd	1	à 164	= 164	196	54.6
Wessely-Budweis	1	à 38	= 38	46	49.8
Wien-Salzburg	3	à 314	= 942	1 140	49 4
Wien-Simbach (Paris)	2	à 304	= 608	708	51,5
Wien-Neumarkt (Köln)	2	à 243	= 486	598	50,4
Salzburg-Buchs	2	à 432	= 864	1 310	39 6
Wörgl-Landeck	2	à 134	= 268	330	48 6
Amstetten-Pontafel	2	à 420	= 840	1 004	45,6
Bregenz-Feldkirch	2	à 37	= 74	98	45 0
Neumarkt-Passau	2	à 52	= 104	118	52,8
Südbahn					
Kufstein-Ala (Brenner)	2	à 304	= 608	996	36,6
Wien-Triest (Semmering)	4	à 596	= 2 384	3 344	42 6
Wien-Leoben (Venedig)	2	à 191	= 382	556	40,8
Pragerhof-Budapest	2	à 334	= 668	868	46,2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
Wien-Oderberg	2	à 276	= 552	670	49,8
Wien-Brünn	4	à 144	= 576	612	56,4
Marchegg-Wien	3	à 50	= 150	174	51,6
Oesterr. Nordwestbahn					
Wien-Tetschen	2	à 458	= 916	1 178	46 8
Gr. Wossek-Tetschen	2	à 151	= 302	382	47,4
Wien-Znaim	2	à 101	= 202	244	49,8
Buschtêhrader Eisenbahn					
Karlsbad-Eger	3	à 52	= 156	213	43,8
Karlsbad-Kaaden	3	à 47	= 141	186	45,6
Oesterr.-Ungar. Staats-E.-Ges.					
Wien-Sillein	2	à 298	= 536	782	45 6
Wien-Orsova	4	à 770	= 3 080	3 676	50.1
Wien-Budapest	2	à 278	= 556	648	51,5
Wien-Bodenbach	2	à 540	= 1 080	1 206	53 4
Bodenbach-Brünn	2	à 384	= 768	790	58,2
Prag-Brünn	2	à 254	= 508	512	59,4
K. Ungar. Staatsbahnen					
Bruck-Budapest	2	à 220	= 440	512	52,2
Raab-Budapest	2	à 142	= 284	252	48,5
Budapest-Semlin	2	à 347	= 694	870	47,5
Budapest-Ruttek	2	à 313	= 626	844	44,5
Budapest-Grosswardein	2	à 247	= 494	602	49,2
Budapest-Kaschau	2	à 273	= 546	704	46,8
zusammen	—	—	23 233	28 883	48,24

Es ergibt sich hiernach für Oesterreich-Ungarn eine Gesammtzahl der täglich zurückgelegten Schnellzugkilometer von 23 233 (nicht 22 248) bei einer mittleren Geschwindigkeit von 48,24 km (nicht 48 km).

Wird nun das auf die einzelnen Bahnverwaltungen vertheilt, so erhalten wir:

	Zugkilometer	in Minuten	Kilometer in der Stunde
K. K. Staatsbahnen	6 584	8 062	49,1
Südbahn	4 042	5 764	42,1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1 278	1 456	52.6
Oesterreichische Nordwestbahn	1 420	1 804	47,0
Buschtêhrader Eisenbahn	297	399	44.0
Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	6 528	7 614	51.4
K. Ungar. Staatsbahnen	3 084	3 784	48,6
	23 233	28 883	—

Farrer selbst bezeichnet als beste Züge: Wien-Orsova (Höchstgeschwindigkeit 69 km), Brünn-Bodenbach (65,9 km), Prag-Gmünd (64 km), Wien-Brünn (61 km), Budapest-Belgrad (57,8 km) usw.

Aus diesen Zusammenstellungen kann doch nicht die Ueberzeugung gewonnen werden, dass „auf dem Europäischen Festland in der Regel ein Zug als herrlich (magnificent) und grossartiger (heroic) Benennungen würdig erachtet wird . . . ., wenn derselbe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km (29 Miles) aufweist.“

Das also ist das Ergebniss für 1888, für dasselbe Jahr, in welchem England einen Zuwachs von 8 045 Schnellzugkm (5 000 Miles) erhielt; nun brachte uns die Sommerfahrordnung von 1889 wesentliche Aenderungen, wovon insbesonders die Zugbeschleunigungen auf der Südbahn (Wien-Triest und Pragerhof-Budapest), der Nordbahn (Wien-Oderberg), der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Wien-Bodenbach, Wien-Budapest, Wien-Orsova) und auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen hervorgehoben werden sollen; es sind also die der Vergleichung unterlegten Ziffern — selbst ihre Berechtigung angenommen — schon heute nicht mehr richtig und nachdem ähnliches in anderen Staaten auch stattgefunden hat, so kann die an und für sich verdienstvolle, mühsame Arbeit auf bleibenden Werth keinen Anspruch erheben.

Es wäre ganz überflüssig, den Staatseisenbahn-Verwaltungen Oesterreich-Ungarns ein Wohlverhaltungszeugniss ausstellen zu wollen, aber es soll hier ausgesprochen werden, dass sich in den letzten Jahren ein bedeutender Umschwung in den Anschauungen der öffentlichen Meinung vollzogen hat, woraus sich die steigende Beliebtheit der Staatsbahnen sowohl in der Bevölkerung im allgemeinen, als auch in der Handelswelt erklärt, und es genügt darauf hinzuweisen, um die angebliche „Art der Unfruchtbarkeit (effeteness), welcher die Staatsbahnverwaltung nach einer bestimmten Zeit immer verfällt“ zu kennzeichnen.

Es erübrigt uns nur noch, einige Bemerkungen der Verfasser hier anzufügen. Im allgemeinen werden die in Oesterreich-Ungarn beim Uebersteigen der Gebirge erzielten Geschwindigkeiten, insbesondere auf der Triester Route, aber mit Ausnahme des Brenner, als lobenswerthe, dagegen jene in der Ebene als unzureichende bezeichnet. Der beste Dienst in jeder Beziehung ist zur Verbindung Wiens mit dem Norden und Osten, der unzureichendere auf den Kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eingerichtet. Was den Orient-Expresszug angeht (welcher auf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn thatsächlich eine längere Fahrzeit als ihr Tages-Expresszug aufwies), so sei es höchst merkwürdig, dass seine Geschwindigkeit in dem Maasse zunehme, je weiter man nach Osten komme.

Die Verbindungen nach dem Nordwesten Europas seien schlecht; es befremde, dass über die Linie Wien-Eger kein Schnellzug nach Frankfurt a/M. und Köln eingerichtet werde; die Staatsbahnen hätten hier allerdings einen grösseren Antheil am Verkehr (456 km gegen 243 km via Neumarkt).

Die Geschwindigkeiten auf den K. K. Staatsbahnen werden fast durchwegs als nicht entsprechende erklärt; auch dieser Schluss ergibt sich aus dem vorstehenden nicht, um so weniger, wenn man hier die zumeist ungünstigen Steigungen in Betracht zieht. Es wird weiter als Fehler bezeichnet, den Anschluss für den Pariser Arlberg-Schnellzug via Basel mit der Französischen Ostbahn, welche, die ältere Route über Strassburg ebenfalls beherrschend, kein Interesse für die neue hat, anstatt mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (wohl in Pontarlier) herzustellen; der letztere Weg wäre allerdings etwas länger, dafür aber gänzlich unabhängig. Wenn beispielsweise der alten Kaiserin Elisabethbahn, heisst es weiter, die Strecke Wien-Simbach heute noch und der Südbahn die Arlbergroute gehörte, wir würden einen von dem jetzigen gänzlich verschiedenen Dienst eingerichtet finden.

Gewiss, aber die K. K. Staatsbahnen, welchen beide Linien gehören, sind im gleichen Falle, wie die Französische Ostbahn, und wollen nicht in einen Interessenkampf mit sich selbst eintreten: allerdings liegt in der bedeutenderen Kilometerzahl der eigenen Strecken (Wien-Buchs 746 km gegen Wien-Simbach 304 km) ein nicht zu leugnender Anreiz für eine Begünstigung der neuen Route. Die Züge der Arlbergbahn, welche der Gotthardbahn an Schnelligkeit nachstehen, müssten dann, wie es Mr. Farrer aber heute schon wünscht, beträchtlich beschleunigt werden, was trotz der ungünstigen Terrainverhältnisse wohl durchführbar erscheint.

Wir wissen selbst ganz gut, dass bei uns immerhin noch einiges zu wünschen übrig bleibt, im ganzen und grossen aber kann Oesterreich-Ungarn mit Befriedigung auf einen den Landesverhältnissen ziemlich entsprechenden und in stetiger Entwickelung begriffenen Eisenbahnbetrieb verweisen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1256 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Auslegung von Bestimmungen im Verschleppungsübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1279 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Techniker-Versammlung bezw. technische Vorlagen (die nächste „Techniker-Versammlung" soll am 29. Mai d. J. in Berlin stattfinden) (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1284 von 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum I. Nachtrag zu den „technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbabnen" (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1295 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollamtliche Behandlung der nach Häfen des Schwarzen-Meeres usw. bestimmten Güter (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Frachtkredite.

Die Preussischen Staatsbahnen haben die bestehenden drei- und sechsmonatigen Frachtkredite gekündigt, um die darin liegenden Bevorzugungen zu beseitigen. Dagegen werden einmonatliche Frachtkredite nach wie vor gewährt. Die Bedingungen für die Bewilligung solcher einmonatlicher Frachtstundung sind neuerdings einheitlich festgestellt; wir entnehmen denselben die nachfolgenden Vorschriften: Die Stundung erstreckt sich auf die Frachtbeträge und die sonstigen der Eisenbahnverwaltung reglements-, tarif- oder vertragsmässig für Eisenbahntransporte nach und von der betreffenden Station an den Stundungsnehmer zustehenden Forderungen, namentlich auch auf Nachnahmen, Nebengebühren und Anschlussfrachten. Rollfuhr-Unternehmern kann die Stundung auch bezüglich der von ihnen im Auftrage dritter Personen aufgegebenen oder abgenommenen Sendungen bewilligt werden. Für Beträge von weniger als 300 ℳ monatlich für eine einzelne Güterkasse wird Stundung nicht bewilligt. Auf Milchsendungen im Abonnement findet diese Beschränkung keine Anwendung. Auf Stundungsanträge entscheidet dasjenige Königliche Eisenbahn-Betriebsamt, in dessen Amtsbezirk die betreffende Güterkasse belegen ist. Wird eine Frachtstundung bei mehreren Güterkassen verschiedener Betriebsamts-Bezirke gewünscht, so sind bei jedem Betriebsamte getrennte Anträge zu stellen. Der Antragsteller hat eine entsprechende Erklärung zu vollziehen und genügende Sicherheit mindestens für den $1^1/_2$ fachen Betrag der monatlichen Stundungssumme zu bestellen, durch von dem Deutschen Reich oder von einem Deutschen Bundesstaate ausgestellte oder garantirte Schuldverschreibungen zum vollen Kurswerth, andere bei der Deutschen Reichsbank beleihbare Werthpapiere, mit Ausnahme von Anerkenntnissen über Steuervergütungen, zu dem dort beleihbaren Bruchtheile des Kurswerthes, durch an die stundende Behörde bei Sicht zahlbare, gezogene und acceptirte, oder eigene avalirte Wechsel oder durch Bürgscheine eines der Eisenbahnverwaltung genehmen grösseren, im Deutschen Reiche ansässigen Bankhauses. Die Kautionen sind bei dem zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu hinterlegen. Die Stundungsnehmer haben über die im Laufe eines Kalendermonats schuldig gewordenen Beträge, über die darauf etwa geleisteten Abschlagszahlungen und über die ihnen zuständigen fälligen Nachnahmen ein Gegenkonto, thunlichst in gleicher Weise wie das Konto der Güterexpeditionen angelegt, zu führen und zwar auf Grund der von den letzteren ihnen in bestimmten Zeitabschnitten zugehenden summarischen oder einzelnen Beläge. Die Stundungskonten werden monatlich abgeschlossen und beglichen. Zu diesem Zwecke haben die Stundungsnehmer bis zum 3. jedes Monats der Güterexpedition, bei welcher der Kredit gewährt ist, das Gegenkonto über die im Laufe des verflossenen Monats gestundeten Beträge vorzulegen. Bis spätestens den 5. des Monats hat die Güterexpedition die Prüfung und bezw. die Uebereinstimmung beider Konten zu bewirken und dieselben abzuschliessen. Die Saldobeträge zu Gunsten der Stundungsnehmer werden nach dem Abschlusse sofort durch die Güterkasse beglichen, während die Zahlung der Saldobeträge zu Lasten der Stundungsnehmer durch letztere bis zum 10. des auf den Stundungsmonat folgenden Monats erfolgen muss, und zwar: a) ausschliesslich bei der betreffenden Güterkasse, wenn der ein für allemal bewilligte monatliche Stundungsbetrag 1 000 ℳ oder weniger beträgt und die Zahlung in der vorstehend festgesetzten Zahlungsfrist erfolgt; b) ausschliesslich bei der Betriebskasse (bezw. der Hauptkasse), und zwar nach Wahl des Stundungsnehmers entweder baar oder durch Vermittelung eines Bankhauses, wenn der monatliche Stundungsbetrag mehr als 1 000 ℳ beträgt, sowie, wenn er zwar 1 000 ℳ nicht übersteigt, die Zahlungsfrist aber bereits abgelaufen ist. Abschlagszahlungen sind zulässig; dieselben müssen im Falle zu a) bei der Güterkasse, zu b) bei der Betriebskasse erfolgen. Einsprüche gegen die Richtigkeit des von der Güterexpedition festgestellten Saldobetrages im Gesammtbetrage, oder in betreff einzelner Posten, können erst nach erfolgter Zahlung angebracht, untersucht und erfordenlichenfalls berücksichtigt werden. Die Kompensation mit vermeintlichen Gegenforderungen, auch wenn dieselben völlig zahlungsfähig gestellt sein möchten, ist unbedingt ausgeschlossen. Die Güterexpeditionen sind angewiesen, Baarzahlung der Frachten usw. von dem Zeitpunkte ab zu fordern, in welchem der durch Kaution gesicherte $1^1/_2$-fache Frachtkredit erreicht ist, sofern nicht sofort eine grössere Abschlagszahlung auf die bereits aufgelaufene Frachtschuld geleistet wird oder ist. Das Stundungsverhältniss kann beiderseits jederzeit ohne Angabe von Gründen aufgehoben werden.

Zugweiser auf den Berliner Stadtbahnstationen.

Auf den Fernzug-Bahnsteigen der Berliner Stadtbahnstationen Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof sind seit kurzem in gleicher Weise, wie es auf den Bahnsteigen für den Stadtverkehr schon seit Jahren der Fall ist, sogenannte Zugweiser aufgestellt. Dieselben bestehen bekanntlich in einem in der Mitte des Bahnsteiges befindlichen Gerüste, an welchem schon einige Zeit vor dem Einlaufen eines jeden Zuges nach dem betreffenden Geleise hinweisende Arme mit Aufschriften über die Art und Richtung des Zuges (z. B. „Personenzug, Richtung nach Cottbus, Görlitz") aufgezogen werden. Die Einrichtung trägt wesentlich zur Orientirung der Reisenden bei, sodass dieselben nicht die Beamten mit Anfragen in betreff des zu benutzenden Zuges zu belästigen brauchen.

Ahaus-Enschede: Vorarbeiten.

Die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Ahaus über Wessum und Alstätte nach Enschede ist bezüglich des Preussischen Staatsgebietes einem in Ahaus zusammengetretenen Komitee zu Händen des Fabrikanten J. van Delden daselbst ertheilt worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch): M.-Gladbach-Rheydt eröffnet.

Am 1. April d. J. wird die neu erbaute Verbindungsbahn M.-Gladbach (Speik)-Rheydt für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet werden.

Wegen des Fahrplanes usw. siehe die amtliche Bekanntmachung Seite 268 dieser Zeitung.

Der Name „Berlin-Anhaltische Eisenbahn"

bestand am 16. d. Mts. gerade 50 Jahre. Am 16. März 1840 beschloss nämlich die Generalversammlung der Aktionäre der „Berlin-Sächsischen Eisenbahn" den Namen in „Berlin-Anhaltische Bahn" umzuändern, um auf diese Weise Dank zu sagen für das so liberale Entgegenkommen, dessen sich das Unternehmen seitens der Anhaltischen Regierung zu erfreuen gehabt hat.

Ostpreussische Südbahn.

Die diesjährige Generalversammlung wird auf den 24. April einberufen. Nach dem Antrage der Direktion wird (wie die „N. Börs.-Ztg." berichtet), der Generalversammlung vorgeschlagen werden, auf die Stammprioritäts-Aktien 5 %, auf die Stammprioritäten 3 % Dividende zu vertheilen.

Gernrode-Harzgerode Eisenbahn.

Die Eröffnung der Theilstrecke Alexisbad-Güntersberge wird voraussichtlich am 1. Juni d. J. stattfinden.

Aus Bayern: Schaftlach-Gmundener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1890, welcher der am 22. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung vorgelegt wurde, beziffern sich die Betriebseinnahmen auf 93 169 ℳ, die Betriebsausgaben dagegen auf 32 213 ℳ (36,46 % der reinen Betriebseinnahmen). Befördert wurden: 81 880 Personen mit 37 080 ℳ Einnahme, 48 685 t Güter mit 36 500 ℳ Einnahme, 258 780 kg Gepäck mit 2 530 ℳ Einnahme. Die Summe aller Nebeneinnahmen beträgt 12 200 ℳ.

Die starken Schneestürme im Februar 1889 verursachten wie im Vorjahre erhebliche Verkehrsstörungen.

An die Aktionäre wird für 1889 eine Dividende von 7 % gezahlt.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft vorm. Krauss & Co., München.

Die Generalversammlung beschloss, 6 % Dividende zu vertheilen und 63 091 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Breslauer Strassenbahn: Generalversammlung und Dividende.

Die am 22. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung genehmigte die Bilanz und die Vertheilung von 6 % Dividende, welche vom 24. d. Mts. ab zur Auszahlung gelangt. Geheimrath Siebold in Frankfurt wurde in den Aufsichtsrath wiedergewählt.

Stettiner Strassenbahn.

Nach dem vorliegenden Jahresberichte betrugen die Betriebseinnahmen 384 245 ℳ oder 27 045 ℳ mehr als im Jahre 1888. Es wurden im ganzen 3 076 631 Personen befördert. Von dem Reingewinne von 26 666 ℳ werden 1 333 ℳ dem Reservefonds überwiesen, ebensoviel als Tantiemen gezahlt; die Aktionäre erhalten nach Beschluss der Generalversammlung 2 % Dividende.

Die Kölner Trambahnen

vertheilen für 1889 dieselbe Dividende wie im Vorjahre, d. h. 6 Frcs. auf die Kapitalsaktien, 1 Frc. auf die Dividendenaktien und 5 Frcs. auf die Gründerantheile.

Elektrische Eisenbahnen.

Nach Mittheilung des „Deutschen Reichsanzeigers" hat die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin das Sprague'sche System erworben, welches sich als geeigneter Motor für elektrische Bahnen in Amerika bewährt hat. Die genannte Gesellschaft hat eine eigene Abtheilung für elektrische Eisenbahnen eingerichtet, an deren Spitze Herr Kolle, Eisenbahn-Bauinspektor a. D., gestellt worden ist. Der erste Direktor der Gesellschaft, Herr Rathenau, ist vor wenigen Tagen für einige Wochen nach Amerika abgereist, dem Vernehmen nach, um an Ort und Stelle weitere Informationen über die Anwendung von Elektrizität auf den Betrieb von Strassenbahnen einzuziehen. Wir hoffen, dass nunmehr mit Hilfe der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft der elektrische Betrieb auch bei uns bedeutende Fortschritte macht. An vielen Orten, wie in Königsberg i. Pr., Dresden, Hannover, Halle a. S. usw., ist die Einführung des elektrischen Eisenbahnbetriebes in Erwägung gezogen worden.

Aus Württemberg.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1888/89.

Dem soeben im Druck erschienenen Verwaltungsbericht, welcher den Zeitraum vom 1. April 1888 bis 31. März 1889 umfasst, ist bezüglich der finanziellen Ergebnisse der Verwaltung der Eisenbahnen und der Bodensee-Dampfschiffahrt folgendes zu entnehmen:

1. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahre 1888/89 betragen:
   die Gesammteinnahmen 33 223 927 ℳ (gegen 31 620 341 ℳ im Vorjahre),
   die Gesammtausgaben 16 950 812 ℳ (gegen 16 222 023 ℳ im Vorjahre).

Hiernach ergibt sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von 16 273 115 ℳ (gegen 15 398 318 ℳ im Vorjahre).

Gegen das Betriebsjahr 1887/88 hat sich der Betriebsfonds um 309 805 ℳ vermehrt, als baare Ablieferung zur Staats-Hauptkasse erscheint daher der Betrag von 15 963 310 ℳ. Im Vergleich mit der im Etat verabschiedeten Summe von 13 413 190 ℳ ist der Reinertrag des Eisenbahnetats höher um 2 859 925 ℳ, die baare Ablieferung zur Staats-Hauptkasse dagegen um 2 550 120 ℳ.

Auf 1 km Betriebslänge kamen: Bruttoeinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 6 899 ℳ, aus dem Güterverkehr 12 879 ℳ, Gesammteinnahmen 21 285 ℳ, Gesammtausgaben 10 859 ℳ, Reinertrag 10 425 ℳ.

Das Gesammt-Anlagekapital für die im Betriebe gestandenen Bahnen im Betrage von 461 518 993 ℳ hat sich verzinst zu 3,51 % gegen 3,31 % im Vorjahre. Der erreichte Zinsfuss mit 3,51 % ist der günstigste seit dem Jahre 1874/75, wo eine Verzinsung von 3,52 % erzielt worden ist. Die ungetilgte Eisenbahnschuld ist auf den 1. April 1888 mit 381 700 701 ℳ berechnet. Das Erforderniss für Verzinsung der Eisenbahnschuld im Jahre 1888/89 hat 15 469 196 ℳ betragen. Dem gegenüber sind an die Staatskasse 15 963 310 ℳ oder 494 113 ℳ über den Zinsenbedarf abgeliefert worden. An Stelle des seit einer Reihe von Jahren vorhanden gewesenen Eisenbahndefizits, welches 1887/88 noch 13 104 ℳ betragen hat, ist erstmals wieder ein Reinertrags-Ueberschuss von annähernd einer halben Million Mark getreten.

Werden von der ungetilgten Eisenbahnschuld mit 381 700 701 ℳ die Tilgungsquoten, welche nicht von dieser, sondern von der allgemeinen Staatsschuld abgeschrieben worden sind, mit 13 417 186 ℳ in Abzug gebracht, so berechnet sich der noch nicht getilgte, thatsächlich allein zu verzinsende Theil der Eisenbahnschuld am 1. April 1888 auf 368 283 515 ℳ. Hierfür hätten die an die Staatskasse abgelieferten Betriebsüberschüsse mit 15 963 310 ℳ eine Verzinsung von 4,33 % (gegen 4,24 % im Vorjahre) ergeben.

2. Die Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrts-Verwaltung hat im Etatsjahre 1888/89 folgende Rechnungsergebnisse geliefert:
   Summe der Einnahmen 284 829 ℳ (gegen 319 637 ℳ im Vorjahre),
   Summe der Ausgaben 275 073 ℳ (gegen 268 656 ℳ im Vorjahre),
   sonach Reinertrag 9 756 ℳ (gegen 50 980 ℳ im Vorjahre).

Wir werden auf den übrigen Inhalt des umfassenden Verwaltungsberichts zurückkommen.

Aus Italien.

Betriebseröffnung.

Cumaner Bahn. Am 16. Februar ist die weitere Theilstrecke Pozzuoli-Fusaro dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Betrieb.

Eisenbahn-Tarifrath. Ein neuer Gesetzentwurf, welcher durch die Landesvertretung zum Beschluss erhoben wurde und inzwischen in seinen Grundzügen zu vorläufiger Einführung gelangte, behandelt die Bildung eines besonderen Rathes für die Tarife der Eisenbahnen, in Abänderung der bisherigen Bestimmung, wonach bei dem Königlichen Generalinspektorat der Eisenbahnen ein besonderer Ausschuss für Prüfung der Tarife bezw. deren Aenderung eingesetzt worden war. Dieser Tarifrath soll aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter, zwei oberen Aufsichtsbeamten bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem obersten Direktor der Statistik des Königreiches und Vertretern der Eisenbahnen bestehen. Zu letzteren stellt das Mittelmeer- und das Adrianetz je zwei Mitglieder, jede andere Eisenbahngesellschaft mit mindestens 400 km Betriebslänge je eines und die übrigen Privatverwaltungen zusammen ebenfalls ein Mitglied.

Ein ständiger Ausschuss, aus dem Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter und vier Mitgliedern bestehend, welche vom Rathe bestimmt werden, hat fortlaufend alle neuen Tariffragen zu sammeln, zu sichten und dem Rath vorzulegen, sowie bei eiligen Sachen sich gutachtlich zu äussern und die Beschlüsse des Tarifrathes dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Einführung in den Dienst zu unterbreiten. Ferner soll dieser Ausschuss unausgesetzt mit der Eisenbahnstatistik Fühlung behalten und zu diesem Behufe die nöthigen Maassnahmen treffen.

Ein besonderes Büreau bezw. Beamtenpersonal erhält der Tarifrath nicht; hierfür tritt das Generalinspektorat ein. Der Minister wird alljährlich zu der Berathung des Staatshaushaltes mit den anderweitigen Berichten eine Uebersicht der bestehenden Tarife und der Thätigkeit des Tarifrathes für das Rechnungsjahr vorlegen.

Bahnhof Turin der Lokalbahn nach Ciriè-Lanzo. Seit 1. Februar 1890 ist der am Mailändischen Thor liegende Bahnhof Turin in unmittelbaren Verkehr mit dem Mittelmeer- und Adrianetz gesetzt, sodass direkte Abfertigung erfolgen kann.

Schlafwagen. Auf der Linie Neapel-Brindisi sind Schlafwagen versuchsweise in beschränktem Maasse eingestellt worden.

Frachtgutverkehr. Die drei grossen Bahngesellschaften sind bei dem Generalinspektorat der Eisenbahnen dahin vorstellig geworden, dass entsprechend den Wünschen des Handelsstandes und zur Erleichterung des Abfertigungsdienstes die bisher getrennten Klassen des beschleunigten und des einfachen Frachtgutes zusammengeworfen werden.

Statistisches.

Mittelmeernetz. Aus dem Jahresberichte für 1888/89 (siehe die auf das finanzielle Gebahren bezüglichen Angaben in Nr. 93 S. 926 Jahrg. 1889 d. Ztg.) theilen wir noch folgende statistische Notizen mit:

Die Betriebslänge stieg von 4 555 km (4 024 km Stammbahn und 531 km Ergänzungslinien) auf 4 707 km (4 065 bezw. 642 km), wobei der Zuwachs zur Stammbahn durch die vertragsmässige Bezeichnungsänderung der 41 km langen Strecke Sicignano-Sala Consilina ab 1. Januar 1889 herbeigeführt wurde, während 152 km thatsächlich zur Betriebseröffnung gelangten. Die Durchschnitts-Betriebslänge betrug 4 044 und 482 km; bei den vorstehenden Angaben ist durchweg die Gemeinsamkeitsstrecke Mailand-Chiasso nur zur Hälfte veranschlagt.

Die Roheinnahme betrug insgesammt 119 344 573 L., wovon Personen 41 %, Eilgut, Gepäck und Hunde 9 %, das sog. beschleunigte Frachtgut 3 %, das gewöhnliche Frachtgut 46 % und allgemeine Nebenspesen 1 % aufbrachten; sonach stellte sich die kilometrische Einnahme auf 28 668 L. für die Stamm-, und auf 5 821 L. für die Ergänzungslinien, durchschnittlich auf 25 776 L. (im Vorjahre lauteten die entsprechenden Ziffern 29 017 L., 5 096 L. und 26 216 L.). — Ueber die laufende Fürsorge für die Verbesserung und Vermehrung des Rollmaterials ist in den Einzelfällen von Belang berichtet worden; dabei ist noch zu bemerken, dass von dem bezüglichen Aufwand für Lokomotiven und Wagen im Berichtsjahre der Betrag von 3 600 000 L. dem Gewerbfleisse des eigenen Landes verblieben und eine Summe von 2 400 000 L. dem Auslande zu gute gekommen ist.

An Bauten wurden im Berichtsjahre gefördert: Baulinien für Rechnung des Staates und solche für Gesellschaftsrechnung; zu den ersteren gehören die Linien: 1. Aulla-Lucca, 2. Salerno-St. Severino, 3. Catanzaro-Stretti Veraldi, 4. die Hilfslinie dei Giovi, 5. Cuneo-Ventimiglia, 6. Parma-Spezia, 7. Eboli-Reggio (Küstenlinie Agropoli-Raserno) und 8. die Binnenlinie Eboli-Reggio. Zur Eröffnung gelangten hiervon die Hilfslinie dei Giovi am 15. Mai 1889 für Güter, am 1. Juni 1889 für Personen, von 5. am 1. September 1889 die Strecke Robilante-Vernante, von 6. die Strecke Spezia-Pontremoli am 15. November 1888, dann die Strecke Fornovo-Berceto (zunächst vertretungsweise vom Adrianetz mitbetrieben) am 25. März 1889, und ausserdem in vorläufigen Betrieb der vorhin nicht mitbenannte Bahnhof Rom Trastevere nebst Verbindungsstrecken am 1. Februar des laufenden Jahres, indem an seiner weiteren Einrichtung nebst Ausbau noch gearbeitet wird. Bezüglich der beabsichtigten Ringbahn schweben die Verhandlungen noch. — Zu den für Rechnung der Gesellschaft auszuführenden Baulinien gehören: 1. Velletri-Terracina, 2. Sparanise-Gaeta, 3. Genua-Ovada-Asti, 4. Avellino-Rocchetta Melfi, 5. Cornia-Piombino, 6. Cuneo-Saluzzo, 7. Rom-Segni und 8. Rom-Viterbo. Alle diese Linien befanden sich noch in Vorarbeit bezw. im Beginne des Bauangriffes.

Sizilische Bahnen. Aus dem Bericht für das Betriebsjahr 1888/89 ist einiges an statistischen Angaben aufzuführen; auffällig war die seit 1885 fortlaufend verminderte Anzahl der Beamten (von 3 941 auf 3 595, welche in den Gehaltsbezügen von 3 771 774 L. auf 3 487 740 L. zurückgeführt wurde), welche indessen durch sachliches Zusammenlegen bezw. Vertheilen der Arbeit, grossentheils aber durch die allmählich zusammenhängender gewordene Ausgestaltung des Netzes bewirkt wurde. Die Betriebslänge stieg im Berichtsjahre nur von 673 auf 706 km, so dass die mittlere Betriebslänge 676 km betrug, wovon 609 km zum Stammnetz gehörten. Dementsprechend belief sich die durchschnittliche Roheinnahme nach Abzug der Steuern und Abgaben auf 11 382 Lire auf das Kilometer des Stammnetzes, auf 3 161 L. bei dem Ergänzungsnetz, durchweg auf rund 10 567 L.; die kilometrischen Betriebskosten betrugen durchschnittlich 9 369 L., d. h. gegen das Vorjahr um rund 20 L. mehr. Bezüglich der beförderten Gewichts- usw. Mengen ergab sich für den Personen-, Gepäck- und gewöhnlichen Frachtverkehr eine geringe Zunahme, bezüglich des Eilgutes und der beschleunigten Frachten eine nicht wesentliche Abnahme gegen das Vorjahr.

Der finanzielle Stand der Gesellschaft am Schluss des Berichtsjahres war: Gesellschafts-Grundkapital in Aktien 17 987 350 L., Obligationen 14 940 000 L., Reservefonds 191 908 L., dazu Erneuerungsfonds, Kassenbestände, Betriebsgeräth usw. insgesammt Gutschrift 44 805 184 L.; dagegen Belastung (darunter Werth des gesammten Rollmaterials 16 829 396 L.) insgesammt 27 437 130 L., blieben als Gutschrift in den Kassen, bei Banken und im Portefeuille 17 368 034 L. Die Abrechnung für das Berichtsjahr wies auf: gesammte Einnahme 8 748 935 L., gesammte Betriebsausgabe 7 809 870 L., blieben Betriebsüberschuss 939 065 L. und nach Rücklage zum Reservefonds 892 112 L., welche Summe sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre auf 905 795 L. erhöht. Nach der satzungsgemässen Verzinsung verblieben davon noch 155 795 L., wovon 10 % zur ausserordentlichen Reserve abgeführt, 12 % als Tantième an die Verwaltungsräthe und Vorstände der einzelnen Dienstzweige vertheilt wurden, ferner jede der 30 000 Stammaktien weitere Dividende von 2,5 L. bezog und 48 390 L. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die bedeutendste Konzession in neuerer Zeit ist die am 9. November 1889 an Joao Teixeira Soares auf 90 Jahre für eine Bahn vom Itarary bis Santa Maria da Boccado ertheilte, mit welcher eine 30jährige Zinsbürgschaft für 6 % auf ein Anlagekapital von 37 Millionen Milreis verbunden ist. Diese Bahn geht aus vom Itarary, dem Grenzfluss zwischen den Staaten San Paulo und Parana sowie Nebenfluss des Paranapanama, berührt Imbituva im Staate Parana, kreuzt den Yguassu, den in den Parana mündenden Grenzfluss der Staaten Parana und Santa Katharina, durchschneidet diesen letzteren Staat, kreuzt den die Grenze zwischen Santa Katharina und Rio Grande do Sul bildenden Uruguay und erreicht über Cruz Alta ihren an der Staatsbahn Taquary-Cacequy gelegenen Endpunkt Santa Maria da Boccado; eine Zweigbahn wird von Imbituva im Staate Parana ausgehen und in westlicher Richtung Guarapuava dem Piquiry zueilen, dessen Ufer sie bis zur Einmündung desselben in den Parana folgt; eine zweite Abzweigung soll von Cruz Alta im Staate Rio Grande do Sul nach Ijulsy Grande am Uruguay führen. Die grosse Bedeutung dieser Linie beruht darin, dass durch dieselbe das die Staaten San Paulo, Minas Geraës, Rio de Janeiro und Espiritu Santo überspannende Bahnnetz mit dem schon ziemlich weit entwickelten Netze des Staates Rio Grande do Sul und nach dessen bevorstehendem Anschluss an die Eisenbahnen von Uruguay auch mit diesem Lande in Verbindung gesetzt wird, so dass man im Eisenbahnwagen von Montevideo bis Rio de Janeire wird fahren können.

Die Hauptlinien des Staates Rio Grande do Sul sind folgende: 1. die 316 km lange, mit einem Kostenaufwande von 22 Millionen Milreis hergestellte Staatsbahn vom Taquary über Rio Pardo, Cachoeira und Santa Maria da Boccado nach Cacequy; der Taquary ist ein Nebenfluss des gegenüber von Porto Alegre in die Lagune dos Patos mündenden Jacuhy; 2. die Porto Alegrebahn von Porto Alegre über San Leopoldo nach Hamburger Berg; 3. die Bahn, welche gegenüber von Porto Alegre ausgeht und in südwestlicher Richtung entlang der Lagune dos Patos nach Pelotas führt; 4. die Southern Brazilian Rio Grande do Sul-Eisenbahn von San Pedro do Rio Grande do Sul über Pelotas, Bagé, Cacequy und Alegrete nach Uruguayana am Uruguay; 5. die Brazil Great Southern Eisenbahn vom Cuareim (dem in den Uruguay mündenden Grenzfluss zwischen Brasilien und Uruguay) über Uruguyana am Uruguayufer aufwärts nach Itaquy (175 km).

Im Staate Rio de Janeiro beginnt sich das Bahnnetz mehr und mehr zu verdichten; abermals sind für zwei neue selbstständige Bahnen die Konzessionen ertheilt worden, und zwar 1. am 19. Oktober 1889 unter Nr. 10409 an die Ingenieure Candido Olver Monrao de Velle und José Halfeld für eine etwa 60—65 km lange, mit einer Spurweite von 0,75 m herzustellende Bahn von Rio Benito nach dem nördlich von der Hauptstadt gelegene Hafenplatz Cabo Frio unter 30jähriger Gewährleistung von 5 % Zinsen für ein kilometrisches Anlagekapital von 20 000 Mlr.; 2. am 15. November 1889 an den Ingenieur Joao dos Reis de Souza Dantas Sobrimbo von der Botafogobucht über Copacabana, Jacarepagua, Guaratiba, Santa Cruz, Itaquohy und Margaritiba nach dem südlich der Hauptstadt gelegenen Hafenplatz Angra dos Reis.

Nördlich von dem Unterlauf des San Francisco liegen von Süden nach Norden die Staaten Alagoas, Pernambuco, Parahyba, und Rio Grando do Norte, deren jeder eine verhältnissmässig nicht sehr grosse Küstenstrecke hat; von jedem der Hauptorte dieser Staaten dringen Eisenbahnen landeinwärts vor, welche einander sehr nahe kommen, aber doch nicht in Verbindung stehen. In Alagoas die Alagoas-Eisenbahn von Maceio nach Imperatriz (88 km) nebst einer im Bau befindlichen Zweigbahn nach Assembléa (65 km); in Pernambuco die Recife- und San Francisco-Eisenbahn von Recife über Palmares nach Garahuns, deren Verlängerung nach Pao d'Assucar am San Francisco zum Anschluss an die die Paulo Alfonsofälle desselben umgehende Paulo Alfonsobahn (Jatoba-Pao d'Assucar) schon lange auf der Tagesordnung steht, ferner die Great Western of Brazil-Eisenbahn von Recife nach Limoeiro (96 km); in Parahyba die Comde d'Eu-Eisenbahn von Cabedello über Parahyba nach Independencia mit Abzweigung nach Pilar (121 km); endlich in Rio Grande do Norte die Natal- und Nova Cruz-Eisenbahn (121 km). Es besteht nun die Absicht zwischen der Natal- und Nova Cruz- und der Comde d'Eubahn, ferner zwischen dieser und der Great Westernbahn, endlich zwischen der Recife und San Francisco- und der Alagoasbahn Verbindungen herzustellen, welche in ihrer Gesammtheit 110 km nicht überschreiten, aber ein zusammenhängendes Netz von mehr als 1 000 km schaffen würden. In Erwägung dieser Vortheile hat der Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings die zur Herstellung der erforderlichen Vorarbeiten nöthigen Mittel angewiesen.

Ueber die immer inniger werdenden Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien gibt die Thatsache Aufschluss, dass im Jahre 1889 77 332 t im Werthe von 7 078 000 ℳ aus Brasilien in Deutschland eingeführt wurden gegen nur 26 999 t im Werthe von 4 163 000 ℳ im Vorjahre, während aus Deutschland nach Brasilien ausgeführt wurden im Jahre 1889 237 814 t im Werthe von 22 075 000 ℳ gegen 229 808 t im Werthe von 16 347 000 ℳ im Vorjahre.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Die Versammlung vom 11. März 1890 wurde von dem Vorsitzenden, Herrn Geheimen Oberregierungsrath Streckert mit geschäftlichen Mittheilungen eröffnet. Sodann hielt der Maschineninspektor Herr Bork einen Vortrag über Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Unter anderem führte der Vortragende aus, dass die Höhe der Zugförderungskosten nicht weniger als 30 % der Gesammtausgaben der Preussischen Staatsbahnen betragen. Mit Zunahme der Grösse der bewegten Massen, Erhöhung der Geschwindigkeit und den unvermeidlichen Vorspannleistungen wachsen diese Kosten. Namentlich der Vorspanndienst spielt hierbei eine grosse Rolle; auf diesen entfallen nahezu 12,6 % der geleisteten Nutzkilometer, bei einem Kostenaufwand von fast 7 Millionen Mark. Will man daher eine Ermässigung der Zugförderungskosten erzielen, so muss vor allen Dingen auf thunlichste Verminderung der Vorspannleistungen hingewirkt werden. Dieses Ziel lässt sich nur erreichen, wenn auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, auf eine entsprechende Gestaltung der Fahrpläne und auf eine Verminderung der Zugwiderstände hingewirkt wird. Der Vortragende führte im einzelnen noch aus, welche Aenderungen an den bestehenden Einrichtungen ihm vortheilhaft erscheinen, insbesondere betont derselbe die zweckmässigere Gestaltung der Feuerbuchse durch Anwendung gemauerter Buchsen. Nach einem Gedankenaustausch über diesen Vortrag, an welchem sich die Herren Geheimräthe Schwabe und Emmerich betheiligten, gab Herr Geheimer Regierungsrath Emmerich noch eine kurze Mittheilung über eine vom Maschineninspektor Brüggemann in Breslau an der Luftdruckbremse vorgenommene Verbesserung. Brüggemann lässt die Nuth im Bremscylinder fort und vervollkommnet die Stopfbuchse, wodurch die Bremswirkung eine vollkommenere wird.

In üblicher Abstimmung wurden die Herren Regierungsbaumeister Gilles, Professor Ludewig als einheimische, Hüttendirektor Knaudt in Essen und Ingenieur Wetzel in Davos (Schweiz) als auswärtige Mitglieder des Vereins aufgenommen.

Eingegangene Drucksachen.

1. Statistik der Eisenbahnen Deutschlands Band IX: Betriebsjahr 1888/89,
2. Uebersicht der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik Band VIII: Betriebsjahre 1887/88 und 1888/89

herausgegeben vom Reichs-Eisenbahnamt dahier.

Besprechung behalten wir uns vor.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der bisherige Abtheilungsdirigent bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt, Oberbau- und Geheime Regierungsrath Quassowski, ist zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April d. J. wird die neu erbaute Verbindungsbahn M.-Gladbach (Speik)-Rheydt dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von M.-Gladbach (Speik) nach Rheydt und umgekehrt statt.

Die Personenzüge Neuss-M.-Gladbach (Speik) werden bis Rheydt durchgeführt bezw. nehmen dieselben auf letzterer Station ihren Anfang nach folgendem Fahrplan:

Abfahrt von Rheydt	5.49, 9.07	Vorm.	12.35, 5.16, 8.16	Nachm.
Ankunft in M.-Gladbach (Speik)	5.55, 9.13	„	12.41, 5.22, 8.22	„
Abfahrt von M.-Gladbach (Speik)	8.34, 11.—	Vorm.	3.17, 7.27, 10.14	Nachm.
Ankunft in Rheydt	8.40, 11.06	„	3.23, 7.33, 10.20	„

Der Fahrplan für die Strecke Neuss-M.-Gladbach (Speik) vom 1. Oktober 1889 bleibt unverändert.

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 23. März 1890. (672)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Breslau. Am 1. April d. J. wird die zwischen Moschin und Posen belegene bisherige Personen-Haltestelle und Güterladestelle Zabikowo für den allgemeinen Güterverkehr (Eil- und Fracht-Stückgut, sowie Wagenladungen) eröffnet. Leichen, schwerwiegende Fahrzeuge und lebende Thiere, sowie Sprengstoffe können auf dieser Haltestelle nicht abgefertigt werden. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen und Frachtsätze sind in dem am 1. April d. J. erscheinenden Nachtrage VII zum Lokal-Gütertarife enthalten. Derselbe enthält ausserdem Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen nördlich Breslau und den Umschlagsstellen in Pöpelwitz und Breslau-Oderhafen, eine Ergänzung und Aenderung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften, Ergänzung der besonderen Bestimmungen zum Tarif für Nebengebühren, Ergänzung und Aenderung des Tarifs für Haltestellen etc., Ergänzung des Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel etc. sowie desjenigen für Torfstreu und Torfmüll, Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen, sowie eine Berichtigung.

Abdrücke des Nachtrags können, soweit der Vorrath reicht, durch die Stationskassen unentgeltlich bezogen werden. Die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen etc. sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 22. März 1890. (673)

Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Ueberganges der Bahnstrecke Stargard i. Pom.-Stettin aus dem Königlichen Direktionsbezirke Berlin in den diesseitigen Bezirk treten vom 1. April 1890 ab für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg der Nachtrag 4 zum Lokaltarif und der Nachtrag 11 zum Kilometerzeiger in Kraft.

Dieselben enthalten:

1. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Stargard i. Pom.-Stettin.

Ausserdem:

2. Neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für Lissomitz, Orzechowo und Alexandrowo.
3. Neue Vorschriften über die Kontrole der Ausfuhrgüter. Dieselben finden ebenfalls Anwendung für unsere Hafenplätze im Wechselverkehr mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen. Für Sprit und Spiritus zur überseeischen Ausfuhr

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. I.)

bleiben die bisherigen Kontrolvorschriften auch fernerhin bestehen.
4. Ueberfuhrgebühren in Montwy und Schulitz.
5. Bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Hierdurch gelangen zur Aufhebung:

a) der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs zwischen sämmtlichen Stationen des Bezirks Bromberg einer- und den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pom. des Bezirks Berlin andererseits;

b) der Lokal-Gütertarif Berlin vom 15. August 1889 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pom. untereinander und des Verkehrs zwischen diesen Stationen und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Abzüge der Nachträge 4 und 11 können durch Vermittelung sämmtlicher Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden. (674)

Bromberg, den 19. März 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der V. Nachtrag zum Gütertarif Theil II Heft Nr. 5 vom 1. April 1887 (Verkehr Bayern-Main-Neckarbahn) ausgegeben, welcher Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife, ferner direkte Frachtsätze für die Privat-Lokalbahnstation Füssen und einige Berichtigungen enthält.

München, den 20. März 1890. (675)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. April d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Königsberg N.-M. und Vietnitz einerseits sowie Bremen (Hauptbahnhof) andererseits in Kraft. Dieselben betragen für das Quadratmeter Ladefläche in Mark:

Zwischen Bremen (Hauptbahnhof) und	Für Pferde	Für sonstiges Vieh in ein- bödigen Wagen	Für sonstiges Vieh in mehr- bödigen Wagen
Königsberg N.-M. . .	13,99	9,83	12,97
Vietnitz .	13,72	9,64	12,72

Breslau, den 22. März 1890. (676)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-, Vieh- etc. Verkehr. Am 1. April d. J. kommt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Strecken des Bezirks der unterzeichneten Direktion zur Einführung, durch welchen der jetzige Tarif vom 1. Juli 1888 nebst Nachtrag 1 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung für Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Thiere in Einzelsendungen.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den Eil- und Güterabfertigungen der unterzeichneten Direktion zum Preise von 20 ₰ für das Stück zu beziehen.

Magdeburg, den 21. März 1890. (677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. April 1890 ab gültige Nachtrag 14 herausgegeben, welcher Entfernungen und Frachtsätze mit Havelberg, Nitzow und Pritzwalk, einen neuen Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben, anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den speziellen Tarifvorschriften und den Ausnahmetarifen enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 20. März 1890. (678)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Verbandsgüterverkehr. Der im vorgenannten Verbande enthaltene Ausnahmetarif 19 für eine Anzahl geringwerthiger Massenartikel, wie Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben usw., welcher bisher auf den Verkehr mit Stationen der Mecklenburgischen Südbahn keine Anwendung zu finden hatte, gilt von jetzt ab innerhalb des Geltungsbereichs dieses Ausnahmetarifs auch für den Verkehr mit Stationen jener Bahn.

Altona, den 21. März 1890. (679)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Der Tarif für den direkten überseeischen Güterverkehr von Hamburg, Lübeck, Kiel, Stettin, Kopenhagen, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Leer, London, Hull, Newcastle, Leith, Glasgow, le Hâvre und Bordeaux über Königsberg (Pillau) nach Moskau nebst Nachträgen, sowie die sämmtlichen für den Import nach Russland im Königsberg-Moskauer Verbandtarif und den zugehörigen Nachträgen enthaltenen direkten Frachtsätze treten vom 1/13. August 1890 ausser Kraft.

Die demnächst gültigen Tarife werden seiner Zeit bekannt gemacht werden.

Direktion. (680H&V)

Im Süddeutschen Eisenbahnverband gelangt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von Süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. transit vom 1. November 1887 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für Stationen der K. Württembergischen Staatsbahn und der K. Eisenbahndirektion (linksrh.) Köln und kann von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 20. März 1890. (681)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarif für obigen Verkehr vom 1. Januar 1889 ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag 5 herausgegeben, welcher Tarifkilometer für neu einbezogene Stationen, einen Ausnahmetarif für Düngemittel, anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 20. März 1890. (682)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen wird die laut Bekanntmachung vom 16. Oktober 1889 für Sendungen von mindestens 20 000 kg bisher an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht gestattete Verwendung von entweder 3 Wagen mit weniger als 10 000 kg oder auch eines Wagens mit mehr und eines solchen mit weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht, vom 20. März d. J. ab nicht mehr zugelassen.

Berlin, den 15. März 1890. (683MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt- etc. Bayerischer Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bayerische Station Neustadt a. d. A. in den Ausnahmetarif 3 (rohe Steine) einbezogen.

Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Frankfurt a/M., den 20. März 1890. (684)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Im Verkehr zwischen den Stationen Bleidenstadt, Dotzheim, Hahn-Wehen und Langenschwalbach einerseits und verschiedenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit für den Eil- und Frachtstückgutverkehr anderweite ermässigte Tarifentfernungen zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterverwaltungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. März 1890. (685)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Zum 1. April d. J. kommt der Nachtrag 9 zu obigem Tarif zur Ausgabe, enthaltend ausser einigen Berichtigungen: „Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in losem Zustande, anderweite Bestimmungen über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 000 kg, Ausdehnung des Verkehrs der Kerkerbachbahn auf Eil- und Stückgut, Ergänzung des Ausnahmetarifs 7 für Steine des Spezialtarifs III, sowie des Ausnahmetarifs 17 für Düngemittel etc."

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. März 1890. (686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag IV zu unserem Lokal-Gütertarif, sowie der Nachtrag II zum Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung.

Beide Tarifnachträge enthalten die Bestimmungen und Beförderungspreise für den Verkehr der Nebenbahn Hungen-Laubach, deren Betriebseröffnung demnächst besonders bekannt gemacht wird, der erstere ausserdem einige, gegenüber den seitherigen um geringe Beträge erhöhte Tarifsätze für den Verkehr zwischen Gelnhausen und Alsfeld bezw. Zell-Romrod, welche am 15. Mai d. J. in Kraft treten.

Ueber letztere, sowie den übrigen Inhalt der Nachträge ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft.

Giessen, den 20. März 1890. (687)
Grossherzogliche Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von auf eigenen Rädern laufenden zweiachsigen Eisenbahnwagen zwischen La Sambre, Station der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Bretten andererseits wird mit Gültigkeit vom 20. März l. J. ein Frachtsatz von 85 Frcs. 85 Cts. für jeden Wagen eingeführt.

Karlsruhe, den 20. März 1890. (688)
Generaldirektion.

Ostpreussisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Durch den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XV werden die Tarifentfernungen Lichten-

fels-Stettin (Central-Güter- und Personenbahnhof) gekürzt, neue Tarifsätze für die Station Füssen eingeführt, die Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifs 1 für Holz, sowie des Ausnahmetarifs 8 für Metalle abgeändert bezw. erweitert, und die Tarifsätze für Crailsheim und Ulm aufgehoben. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.
Erfurt, den 18. März 1890. (689)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Ausnahmetarife Nr. 5 für Bausteine und Nr. 6 für Steine des Spezialtarifs III auf die Bayerischen Stationen Kiefersfelden und Salzburg einerseits und Berlin Anh.-Dresd. und Lehrter Bahnhof andererseits ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Verbandsstationen.
Erfurt, den 19. März 1890. (690)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Verkehr Altona - Erfurt. Die Sätze des in unserer Bekanntmachung vom 24. Dezember 1889 erwähnten Ausnahmetarifs für Schiefertafeln, Griffel, Stein- und Glasmärbel zur überseeischen Ausfuhr finden vom 1. April d. J. ab auch bei Zusammenladung dieser Artikel mit anderen, im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Spezialtarif II tarifirenden Gütern, wie z. B. Hohlglaswaaren aller Art, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt, und Porzellan, Anwendung.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 20. März 1890. (691)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberhessisch - Bayerischer Güter - Verkehr. Am 1. April d. J. tritt ein Ausnahmesatz für den Transport von Zuckerrüben und Rückständen aus der Zuckererzeugung in Wagenladungen zwischen Stockheim und Hösbach in Kraft. Derselbe beträgt 0,24 ℳ pro 100 kg.
Giessen, den 18. März 1890. (692)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April 1890 gelangt für Sendungen von T h o n des Spezialtarifs II bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen zwischen Meissen und Mettlach, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Köln (linksrheinisch) ein Ausnahme-Frachtsatz v o n 1,59 ℳ f ü r 100 k g zur Einführung.
Dresden, den 20. März 1890. (693)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Serbischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. April d. J. gelangt zum Tariftheil II des Norddeutsch-Serbischen Eisenbahnverbandes der I. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Aenderungen in den besonderen Bahnhofsverhältnissen einzelner Verbandsstationen, anderweite erhöhte Frachtsätze des Allgemeinen Tarifs und einzelner Ausnahmetarife für die Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde des Direktionsbezirks Hannover, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Zucker, Aufnahme neuer Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg in den Tarif, eine anderweite Nomenklatur des Ausnahmetarifs 8 für Zinkblech und Zink in Blöcken sowie Aufnahme neuer Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau in diesen Ausnahmetarif, einen neuen Ausnahmetarif für Twiste und verschiedene Berichtigungen.
Die in dem Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen für Bremen, Bremerhafen und Geestemünde treten erst am 15. Mai in Geltung.
Der Nachtrag ist kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.
Breslau, den 14. März 1890. (694)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. April 1890 gelangt der IX. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli 1888 zur Ausgabe.
Derselbe enthält:
1. Abänderung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement;
2. Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften;
3. Bestimmungen, betreffend den Uebergang der Strecke Stargard i. Pom.-Stettin in den Bezirk Bromberg;
4. Bestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für die Haltestelle Orzechowo des Bezirks Bromberg;
5. anderweite bezw. übertragene Entfernungen für Alexandrowo, Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pom. des Bezirks Bromberg;
6. anderweite Entfernungen für Stettin, Central-Güter- und Personenbahnhof des Bezirks Berlin;
7. anderweite Bestimmungen zum Ausnahmetarif I B für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern;
8. neue bezw. anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 für Getreide etc. und 3 für Holz etc.;
9. neue Frachtsätze für Sprit und Spiritus des Ausnahmetarifs 9 von Danzig Weichselbahnhof nach Stettin und Swinemünde;
10. Ergänzung des Ausnahmetarifs 12 für gebrannte Steine etc.;
11. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 15 für Blei etc.;
12. Ergänzungen der Ausnahmetarife 19 für Wegebaumaterialien und 21 für Staubkalk etc.;
13. Ausnahmetarif 23 für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben des Spezialtarifs III (gültig vom 1. Januar 1890);
14. Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei unseren Fahrkarten - Ausgabestellen käuflich zu beziehen.
Bromberg, den 18. März 1890. (695)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Herausgabe eines Nachtrages zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg. Am 1. April 1890 wird der Nachtrag V zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1890 eingeführt. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen II A und B, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife. Sodann wird durch denselben die Entfernung Bensberg - Braunschweig (Ostbhf.) von 257 km auf 357 km berichtigt, die sich hiernach ergebenden höheren Frachten werden jedoch erst vom 15. Mai d. J. ab erhoben.
Abdrücke des Nachtrages sind bei den Güterabfertigungen der Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 ₰ das Stück zu haben.
Elberfeld, 20/3. 90. (696)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehre: Köln (rechtsrh.) - Breslau, Köln (linksrh.)-Breslau, Elberfeld-Breslau. Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.) - Breslau der Nachtrag IX, zum Staatsbahntarif Köln (linksrh.)-Breslau der Nachtrag IV und zum Staatsbahntarif Elberfeld - Breslau der Nachtrag VIII in Kraft.
Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen:
1. der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement,
2. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. des Kilometerzeigers,
4. der Ausnahmetarife

und sonstige Berichtigungen.
Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen bezw. durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen der betheiligten Verwaltungen sowie durch den Uebergang mehrerer Stationen aus dem Direktionsbezirk Elberfeld in den Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.).
Die erhöhten Entfernungen für Venlo K. M. (Direktionsbezirk Köln rechtsrh.) kommen erst vom 15. Mai d. J. ab zur Anwendung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterverwaltungen sowie unser Verkehrsbüreau.
Abdrücke des Nachtrags IV zum Tarif Köln (linksrh.) - Breslau und des Nachtrags VIII zum Tarif Elberfeld-Breslau sind kostenfrei, solche des Nachtrags IX zum Tarif Köln (rechtsrh.) - Breslau für 0,54 ℳ das Stück bei den Stationskassen zu haben.
Breslau, den 24. März 1890. (697)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die Frachtsätze des vom 19/31. August 1889 gültigen Spezialtarifs für Eier und Eigelb in Wagenladungen à 600 Pud von Stationen der Tambow-Saratowbahn und von Tambow, Station der Tambow-Koslowbahn, über Koslow-Moskau-Brest-Grajewo und Rjask-Wiasma-Brest-Grajewo nach Königsberg gelten bei Ausfuhr der Sendungen nach ausserdeutschen Häfen vom 17/29. März cr. auch für Transporte nach Pillau mit einem Aufschlage von 3,72 Rbl. und nach Memel mit einem solchen von 7,26 Rbl. pro Wagen zu 600 Pud.
Direktion. (698H&V)

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. H e f t 4. Mit dem 1. April d. J. wird die Station Jedlicze der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 21. März 1890. (699)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Vieh- etc. - Tarif Berlin-Westliche Staatsbahnen. Am 1. April 1890 tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona (einschliesslich der Kreis Oldenburger Eisenbahn), Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover (einschliesslich der Farge-Vegesacker, der Hoya-Eystruper und der Unterelbeschen Eisenbahn), Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Magdeburg (einschliesslich der Halberstadt-

Blankenburger Eisenbahn) und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein direkter Tarif in Kraft, durch welchen umfangreiche Frachtermässigungen sowie wesentliche Verkehrserweiterungen herbeigeführt werden.

Durch diesen Tarif werden die Vieh- etc. Tarife

1. Altona-Berlin vom 1. September 1888,
2. Elberfeld-Berlin vom 1. April 1884,
3. Frankfurt a. M. - Berlin vom 1. Juli 1885,
4. Hannover - Berlin vom 1. September 1886,
5. Köln (linksrh.) - Berlin vom 1. April 1884,
6. Köln (rechtsrh.) - Berlin vom 1. April 1886,
7. Magdeburg-Berlin vom 15. Juli 1886,
8. Oldenburg - Berlin vom 1. September 1886

nebst Nachträgen aufgehoben.

Die geringfügigen Frachterhöhungen, welche durch den neuen Tarif zur Einführung kommen, erlangen erst Gültigkeit mit dem 15. Mai 1890, an demselben Tage treten die gegenwärtig bestehenden direkten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin einerseits und einer Reihe von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) sowie den Stationen Barby, Bebra, Beelitz, Ems, Eschwege, Frielendorf, Fulda, Gelnhausen, Güterglück, Hersfeld, Homberg a. d. Efze, Mansfeld, Neugattersleben, Oberröblingen a. See, Teutschenthal und Wächtersbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits ausser Kraft.

Abzüge des neuen Tarifs können zum Preise von 70 ₰ für das Stück durch das Auskunftsbüreau hierselbst, Alexanderplatz, sowie durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Berlin, den 19. März 1890. (700MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Die im 4. Nachtrage zum Staatsbahngütertarife Köln (linksrh.)-Erfurt vom 1. April 1889 für die Station Lichtenfels der Werrabahn enthaltenen Kilometer und Frachtsätze finden vom 24. d. Mts. ab auch im Verkehre mit der Station Lichtenfels der Bayerischen Staatsbahn gleichmässig Anwendung, soweit für diese Station direkte Frachtsätze überhaupt bestehen.

Köln, den 24. März 1890. (701)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den diesseitigen Lokalverkehr einschliesslich des Verkehrs mit Stationen der Ilmebahn, der Farge - Vegesacker, Hoya - Eystruper und Warstein - Lippstadter Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein neuer Gütertarif herausgegeben, in welchen auch die Stationen der mit diesem Zeitpunkte in die diesseitige Verwaltung übergehenden, bisher der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg unterstellten Bahnstrecke Uelzen - Langwedel mit aufgenommen sind.

Durch diesen Tarif wird der bisherige diesseitige Lokal-Gütertarif vom 1. April 1886 nebst den dazu erschienenen Nachträgen, sowie der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Hannover - Magdeburg vom 1. Juni 1886 nebst Nachträgen bezüglich der Stationen der Strecke Uelzen-Langwedel aufgehoben.

Wie bereits durch unsere Bekanntmachung vom 11. Februar d. J. zur öffentlichen Kenntniss gebracht worden, treten durch den neuen Lokal-Gütertarif mit dem 1. April d. J. insoweit Frachterhöhungen ein, als die auf den Strecken der ehemaligen Hannoverschen Staatsbahn für Güter der Spezialtarife I, II, III und für Holz des Spezialtarifs II auf Entfernungen bis 150 km bisher noch bestandenen ermässigten Frachtsätze vollständig in Wegfall kommen und statt derselben für die betreffenden Strecken und Klassen die vollen Kilometer-Tarifsätze erhoben werden.

Ausser diesen Erhöhungen treten durch den neuen Tarif, wie in der vorgedachten Bekanntmachung bereits ebenfalls hervorgehoben worden, für Rüben und Rübenschnitzel Frachterhöhungen dadurch ein, dass die für diese Artikel im Ausnahmetarif vom 1. April 1887 enthaltenen ermässigten Frachtsätze zum 1. April d. J. wegfallen und von diesem Zeitpunkte ab die Sätze des für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel im neuen Lokal-Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarifs C in Anwendung kommen.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Güter - Abfertigungsstellen käuflich zu haben. (702)

Hannover, den 21. März 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. kommen für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einschliesslich der Farge-Vegesacker, der Hoyaer und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie den Stationen Kempen, Gross-Wartenberg und Wilhelmsbrück der Breslau - Warschauer Eisenbahn andererseits, ferner zwischen den Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau mit Einschluss der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits neue, neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen enthaltende Tarife zur Einführung, durch welche gleichzeitig die in den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau vom 1. März 1886 nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze mit der Maassgabe aufgehoben werden, dass, sofern durch die neuen Tarife Erhöhungen bisheriger Frachtsätze eintreten, die letzteren noch bis zum 10. Mai d. J. Gültigkeit behalten. Gleichfalls bleiben die in dem aufgehobenen Staatsbahn-Gütertarif Hannover-Breslau enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr der Unterelbeschen Eisenbahn noch bis auf weiteres bestehen.

Die neuen Gütertarife liegen bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 22. März 1890. (703)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurm- etc. Gebiet nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). An Stelle des in unserer Bekanntmachung vom 28. v. Mts. in Aussicht gestellten neuen Kohlen-Ausnahmetarifs für unsern Lokalverkehr erscheint am 1. April d. J. ein Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet, sowie von den dem Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (linksrh.) angehörenden Braunkohlenstationen Horrem, Kalscheuren und Liblar nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.).

Abdrücke dieses Tarifs, durch welchen der Ausnahmetarif B für unsern Lokalverkehr vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen sowie die bezüglichen Frachtsätze der Hefte 1, 4 und 6 des Rheinischen Nachbar - Koblentarifs vom 1. Januar 1887 bezw. I. Januar 1889 und deren Nachträge aufgehoben werden, sind bei den betheiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen für 1 *M.* das Stück zu haben.

Köln, den 20. März 1890. (704)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. April 1890 wird zu dem für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann von Leichen, Equipagen und lebenden Thieren auf den Linien der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn vom 1. Juli 1887 gültigen Gebührentarife (Theil II) der Nachtrag II in Kraft treten, welcher die Ausserkraftsetzung bezw. Aenderung von Ausnahmetarifen, Aufnahme neuer Ausnahmetarife, sowie ein Verzeichniss der Ausnahmetarife enthalten wird.

Durch diese Maassregel werden die volkswirthschaftlich wichtigen Ausnahmetarife der Kgl. Ungar. Staatsbahnen grösstentheils auch auf die Linien der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn ausgedehnt, wodurch sich die Frachtsätze für eine grosse Reihe von Artikeln ermässigen.

Die Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Kgl. Ung. Staatsbahnen für 30 kr. per Exemplar erhältlich.

Budapest, am 21. März 1890. (705)
Die Direktion
der Königl. Ung. Staateisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Pilé und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Dobrowitz,	0,69 *M.*
„ Wlkawa,	0,69 „
„ Taxis-Dobrowitz	0,69 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Dobrowitz,	0,64 „
„ Taxis-Dobrowitz	0,64 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Dobrowitz,	1,05 „
„ Wlkawa,	1,05 „
„ Taxis-Dobrowitz	1,05 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Die von Dobrowitz und Taxis-Dobrowitz zu expedirenden Sendungen sind zur Hälfte in der Station Dobrowitz (Oe. N. W. B.) und zur Hälfte in der Station Taxis - Dobrowitz (B. C. B.) aufzuliefern.

Wien, den 22. März 1890. (706)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güter-Verkehr Oesterreich-Ungarn-Delle transit. Für Zuladungen zu den für Paris bestimmten, ab Wien Westbahnhof in Fleischwagen als Eilgut nach Delle transit zur Beförderung gelangenden Fleischtransporten werden rücksichtlich der Strecke Wien-Delle transit bis auf weiteres, unter Zugrundelegung des wirklichen, von 10 zu 10 kg nach aufwärts abzurundenden Gewichtes, nachstehende Frachtsätze berechnet:

pro 1 000 kg

a) für Lebensmittel (Wildpret, Geflügel, Wurstwaaren, Eier und dergl.) . . . . 144 Frcs. 10 Cts.
b) für Zuladungen anderer Art (z. B. Felle etc.) . . . . 246 „ 50 „

An den hinsichtlich der Frachtberechnung für die Fleischladung selbst bestehenden Bedingungen tritt hierdurch keine Aenderung ein.

Wien, am 21. März 1890. (707)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Einfuhrverbot auf lebende Pflanzen nach Russland. Die Einfuhr lebender Pflanzen aller Art aus Oesterreich-Ungarn nach Russland ist bis auf weiteres seitens der K. Russischen Regierung untersagt, und werden daher derartige Transporte zur Beförderung nach Russland nicht angenommen.

Wien, am 14. März 1890. (708)
K. K. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. wird der Nachtrag IV zum Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personentarif herausgegeben. Derselbe enthält neben einigen Berichtigungen und bereits im Verfügungswege eingeführten Fahrpreisen auch neue theils erhöhte, theils ermässigte Fahrpreise für den Verkehr mit Berlin.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, von welchen auch Nachtragsexemplare zu beziehen sind.

Cüstrin, den 24 März 1890. (709)
Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet

am 6. Mai 1890, Nachmittags 4 Uhr,

in Breslau im Sitzungssaal der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände, und weiter Aenderungen der §§ 45, 47, 48 und 52 des Gesellschaftsstatuts.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei den Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin:
1. bei den Herren Gebrüder Guttentag, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 3. Mai d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 2. Mai d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 20. März 1890. (710)
Der Aufsichtsrath.

5. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 50 000 Schienennägeln ist zu vergeben. Die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 2. April d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 18. März 1890. (711)
Grossherzogliche Direktion.

Umbau von Bahnhof Bremen. In öffentlicher Verdingung sollen vergeben werden die Maurerarbeiten einschliesslich Kalklieferung zur Erweiterung des Maschinenhauses für elektrische Beleuchtung. Termin:

Sonnabend, den 5. April d. J., Vorm. 9 Uhr,

im Baubüreau am Bahnhofsplatz, woselbst die Bedingungen mit Zeichnung einzusehen bezw. für 1 ℳ kostenfrei zu haben sind. Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Bremen, den 20. März 1890. (712)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf der Nebenprodukte und Altmaterialien der Gasanstalten zu Witten, Hagen, Steele und Lennep. Angebotstermin am 12. April d. J., Vormittags 11 Uhr, in dem maschinentechnischen Büreau hier. Bedingungen nebst Massenverzeichniss können vom Kanzleirath Peltz hier gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ angefordert werden.

Elberfeld, 20/3. 90. (713)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 6. Jahrgang 1890. **Berlin**, am 26. März 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A D R	46	1	—	Kette mit 1 Haken —	—	1	Herbesthal	Linksrh. Köln	Länge 5,15 m
2	B K	190	1	Kiste	leer —	10	2	Bingerbrück	„	
3	E F	371	1	Ballen	Papier —	98	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
4	G G	—	1	—	eis. Rohr —	26	4	Worms E.-E.	Hessische Ludwigsb.	von Gebrüder Grénauth in Winnweiler nach Worms bezettelt.
5	G M	11/12	2	Ballen	Samen —	137	5	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
6	H	—	1	Rolle	verzinntes Bandeisen	17,5	6	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
7	H	21	1	Ballen	Steinhanf —	96	7	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
8	HK	21	1	Bund	Stahl —	54	8	Venlo	Linksrh. Köln	
9	H R	9	1	tannenes Fass	leer —	18	9	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
10	J A	7585	1	Kiste	leer —	11	10	Frankfurt a/M. Ostb.	„	
11	J B	1137	1	„	Eisenwaaren —	26	11	Münsterbusch	Linksrh. Köln	
12	K	324	1	Kollo	Schrankaufsätze —	13,5	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
13	L N	3447	1	„	Spülapparat —	9	13	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
14	L S	41	1	Kiste	leer —	34,5	14	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
15	M A S	10	1	Sack	alte Säcke —	27,5	15	Göttingen	„	beschr.: Münden.
16	M L	—	1	Stab	Rundeisen (4,20 m lang)	10,5	16	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
17	N B	—	65	—	eiserne Pfannen —	195	17	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
18	R S	321	1	Kiste	leer —	13,5	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
19	R S	2788	1	„	leer —	15,5	19	„	„	b. Schuppenrevision.
20	W S	6636/7	2	Kisten	Eisenwaaren —	335	20	Venlo	Linksrh. Köln	
21	W T	1	1	Korb	Schellack —	37	21	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
22	Bierichx	—	1	Korb	leer —	1,5	22	Lommel	Grand Central Belge	
23	G. Hirschfeld Thorn	—	1	Fass	leer —	32,5	23	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
24	Jammant	—	1	Packet	? —	0,25	24	Couvin	Grand Central Belge	
25	Mertinsdorf-Allenstein 1/3. 90	—	1	—	runde Stahlstange, 5 bis $5\frac{1}{2}$ m lang, 6 cm stark	138	25	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
26	Pierre Brichart de Chaux Onnoz 32	—	1	—	Wagendecke —	—	26	Venlo	Niederländ. Stsb.	
27	Siegmund C/O Collector of Customs Dover	—	1	Kiste	unbekannt —	31	27	Vlissingen Hafen	„	
28	St. & Co.	182	1	„	ansch. leer —	32	28	Harburg	K. E.-D. Hannover	
29	G. Pohle Mühle Löhmingen	3404	1	Sack	leere Säcke —	27	29	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	d e r	G ü t e r								
					C. Güter m. Numm. bez.:					
30	—	6 oder 9	1	Stück	Stahl (2 vorgerichtete Feilen)	4	30	Wurzen	Sächsische Stsb.	
31	—	5605	1	Ballen	Manufakturwaaren —	17	31	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
32	—	5790/4, 6608, 6608 B, 4219, 193	6	„	Baumwollabfälle —	936	22	Tilburg	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
33	rother Strich	—	2	Kolli	flaches Eisen —	8	33	Aachen	Linksrh. Köln	
34	◇	1	1	Fass	leer —	15	34	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
35	△	8221/8222	2	Säcke	Holzstifte (Schuhpflöcke)	19,5	35	Münden	„	bekl. mit Zettel und der Bleiaufschrift: „Hagen“.
36	△	—	1	Ballen	Lumpen —	55	36	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
37	—	—	1	Kiste	getrocknete Aepfel —	28	37	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
38	—	—	1	grüner Holzkasten	leer —	2	38	Minden	„	
39	—	—	1	—	Kette mit 2 Haken —	—	39	Herbesthal	Linksrh. Köln	von einer Holzkoppel, 1,40 m lang.
40	—	—	1	—	Kette mit Ring und Haken, Länge 1,70 m	—	40	„	„	ganz dünne Kettchen.
41	—	—	1	—	Kette, Länge 2 m —	—	41	„	„	
42	—	—	1	—	Kette, Länge 2 m —	—	42	„	„	
43	—	—	1	—	Kette —	—	43	„	„	Länge 2,50 m.
44	—	—	1	—	Kette —	—	44	„	„	„ 4,20 „
45	—	—	1	—	Kette —	—	45	„	„	„ 4,20 „
46	—	—	1	—	Kette —	—	46	„	„	„ 5,60 „
47	—	—	1	—	Kette —	—	47	„	„	„ 10 „
48	—	—	1	—	Kette —	—	48	„	„	„ 5,70 „
49	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	49	Karthaus		
50	—	—	1	Sack	Leinkuchen —	40,5	50	Bütow	K. E.-D. Bromberg	
51	—	—	1	Aschenkasten	mit diversen kl. Ofentheilen	3	51	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
52	—	—	1	—	eichene Platte (45 × 41 cm gross)	2	52	Leipzig (Th. Bhf.)	K. E.-D. Erfurt	
53	—	—	1	—	Privatdecke —	—	53	Aachen	Linksrh. Köln	
54	—	—	1	—	gusseis. Rad —	12	54	Hohenstein-Ernstthal	Sächsische Stsb.	
55	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	12,25	55	Johannisburg	K. E.-D. Bromberg	
56	—	—	1	Sack	lose, leer und alt —	1	56	Thorn	„	
57	—	—	2	—	alte, eis. Sackrollwagen	—	57	Bremerhafen	K. E.-D Hannover	*)
58	—	—	1	Spahnkorb	leer, alt —	0,5	58	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
59	—	—	1	—	Spaten —	1,5	59	Charleroi Etat	Grand Central Belge	
60	—	—	2	—	Sprossenleitern, 6 m und 8 m lang	—	60	Schneeberg-Neustädtel	Sächsische Stsb.	
61	—	—	1	Bund	weisse Weiden —	13	61	Coswig i/A.	K. E.-D. Erfurt	**)

*) Am 13/2. 90 aus Wagen 12162 Mgdb. entladen, welcher als l e e r bezeichnet und ab Weetzen beklebt war.
**) Am 10/3. auf der Strecke Coswig i/A.-Kl. Wittenberg gefunden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 26. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 29. März 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. März 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Auch ein Wort zu Gunsten unserer III. Wagenklasse.

In Nr. 20 dieser Zeitung ist von einem Kenner Englischer Eisenbahnverhältnisse auf einige Mängel der Preussischen Wagen III. Klasse hingewiesen worden, welche sich namentlich auf langen Fahrten geltend machen. Den Anlass hierzu gab die bei Gelegenheit der Besprechung des Foxwell-Farrer'schen Buches über Europäische Schnellzüge in Nr. 7 und 8 dieser Zeitung dargelegte Ansicht, dass das Englische Publikum an die Ausstattung der III. Klasse nur sehr geringe Ansprüche stelle und dass diesen Ansprüchen bei den Preussischen Bahnen trotz des Fehlens von Kissen sicherlich entsprochen sei.

Die vermisste Begründung dieser Ansicht liegt z. Th. in dem der Behauptung vorangehenden Satze, nach welchem in den Englischen Wagen — infolge der vorgenommenen Verbesserungen — der Raum für die Knie jetzt ausreichend bemessen ist, Hutnetze und Fusswärmer eingeführt worden sind, die Federung besser geworden und zu alledem die Sicherheit gegen Unfälle erheblich gewachsen ist.

Wenn diese Dinge schon als Errungenschaften gepriesen werden, so liegt doch darin schon eine gewisse Bescheidenheit der Ansprüche.

Nachstehend soll jedoch die Begründung für die ausgesprochene Ansicht erweitert und dabei auch die Kehrseite der Aeusserung über die Mängel der III. Klasse, nämlich die Frage der Berechtigung des Geforderten beleuchtet werden.

Beim Vergleich der Ausstattung Englischer und Preussischer Eisenbahnwagen wird zunächst zu beachten sein, dass es in England keine IV. Wagenklasse gibt. Danach muss angenommen werden, dass die Reisenden, welche bei uns in Zügen mit allen Klassen die III. Klasse benutzen, einen höheren Werth auf Bequemlichkeit beim Reisen legen, als die in England in der III. Klasse Fahrenden.

Somit ist die Ansicht begründet, dass die Engländer an die Ausstattung ihrer III. Klasse — immer natürlich im Verhältniss der Bequemlichkeiten, welche die höheren Klassen bieten — nur geringere Ansprüche stellen können als wir. Diese Bequemlichkeiten der höheren Klassen sind aber in England und Deutschland dieselben, wenn abgesehen wird von den für Sonderpreise in England fahrenden Salonzügen (zum Beispiel zwischen London und Brighton), denen wir in Preussen nichts Aehnliches an die Seite zu stellen haben.

Ein gewisses Gegengewicht ist für diese grösseren Bequemlichkeiten der Salonzüge bei uns dadurch geboten, dass wir in den schneller fahrenden Zügen Wagen mit Seitengängen und auch in langsamer fahrenden Abort und Wascheinrichtungen haben, was es ausserhalb der Englischen Salonzüge nicht gibt.

Die geringeren Ansprüche des Engländers an die dritte Wagenklasse finden ihren Ausdruck darin, dass der auf einen Reisenden der III. Wagenklasse entfallende Luftraum geringer ist, als in Preussen, da die Wagen niedriger sind. Die Sitzplatzbreite für einen Reisenden ist kleiner und zwar sehr erheblich, wenn beachtet wird, dass unsere III. Klasse im Sommer

nur mit 8 Personen besetzt werden soll; schliesslich fehlen die Gardinen vor den Fenstern und im Winter die Fussbodendecken, welche beiden Einrichtungen bei uns in der III. Klasse die Regel bilden; Aborte gibt es in den gewöhnlichen Personenwagen der Englischen Eisenbahnen überhaupt nicht.

Unser Vergleich gründet sich auf eigene Anschauung sowie den Vergleich von Wagenzeichnungen verschiedenen Alters und verschiedener Bahnen und bezieht sich auf das, was hüben und drüben etwa als Durchschnitt für ältere und neuere Wagen aller Linien angesehen werden kann, wird aber nicht dadurch verschoben, dass einzelne Englische Bahnen für besondere Fälle bessere Wagen III. Klasse haben, was vorab nicht geleugnet werden soll. — Wir kommen nunmehr zu einem Vergleich der besseren Wagen für schnellfahrende Züge, da wohl nur solche für eine lange Fahrt (vergl. Nr. 20 S. 213 d. Ztg.) in Frage kommen.

In Preussen hat ein Theil der Königlichen Direktionen besondere Betriebsmittel für schnellfahrende Züge und wählt hierzu die Wagen neuester Konstruktion und bester Unterhaltung. Die Direktionen, welche keine bestimmten Wagen für diese Züge ein für allemal bezeichnet haben, verfahren gleichwohl bei Auswahl derselben nach demselben Grundsatze. Zu Zeiten des stärksten Verkehrs lässt es sich nicht vermeiden, dass auch ältere Wagen III. Klasse zum Schnellzugdienst herangezogen werden; immerhin wird die Einstellung älterer Wagen III. Klasse in Schnellzüge die Ausnahme bilden und wo dies nicht der Fall sein sollte, das Verlangen nach Abhilfe durchaus berechtigt sein.

Die Wagen neuester Bauart sind nach dem Abtheilsystem gebaut, haben je nach der Länge 2 oder 3 Achsen, tragen in der ganzen Dachlänge einen Oberlichtaufbau mit Lüftungsklappen und haben zwischen einzelnen Abtheilen Aborte, welche nahezu von allen Plätzen des Wagens aus zugänglich sind.

Die Federung der Wagen ist ebenso günstig wie bei den Wagen I./II. Klasse, nur sind die Wagen direkt auf das Untergestell gesetzt, während bei der I./II. Klasse 20 mm starke Gummiplatten dazwischen liegen. Untergestell und Wagenkastengeripppe sind bei der III. Klasse übereinstimmend mit der I./II. Klasse, nur haben dieselben nicht wie letztere eine doppelte Dachschaalung; Fussboden und Seitenwände sind doppelt. Von den Abtheilen sind einzelne durch Innen- und Aussenbezeichnung für Nichtraucher bezw. Frauen bestimmt. Das Wageninnere macht sowohl bei Tage durch seinen hellfarbigen meistens eichenholzartigen Anstrich, als bei Dunkelheit infolge splendider Beleuchtung durch Gas einen äusserst freundlichen Eindruck, der noch erhöht werden wird, wenn demnächst — wie bereits höheren Orts angeordnet ist — neben den beweglichen Thürfenstern 4 feste Seitenfenster in jedem Abtheil angebracht sein werden, was jetzt nur bei einem Theil der Wagen (z. B. auf der Berlin-Magdeburger Strecke) der Fall ist. Für das Gepäck sind in der ganzen Sitzlänge gefällige Gepäcknetze angebracht, unter diesen besondere Netze für Schirme, Stöcke und dergleichen. Vor den Fenstern sind grauleinene Gardinen befestigt. Der Wagenraum ist durch den Dachaufbau luftiger gestaltet und macht den Eindruck grösserer lichter Höhe; die Lüftung ist durch die Klappen im Dachaufbau aufs Günstigste beeinflusst.

Unter den Sitzen ist Dampfheizung vorgesehen, deren Regulirung auf Wunsch durch den Schaffner mit Leichtigkeit bewirkt werden kann. Jeder Abtheil bietet Gelegenheit im Nothfalle durch Umlegen eines handlich angeordneten Hebels den Zug baldigst zum Stillstande zu bringen.

Auf jeden Reisenden entfällt bei der normalen Abtheilbesetzung mit 10 Personen ein Wagenluftraum von 0,9 cbm, eine Sitzplatzbreite (in der Längsrichtung der Bank) von ∾ 500 mm; bei Besetzung mit 8 Personen, wie sie für den Sommer vorgeschrieben ist, soweit es die Verhältnisse irgend gestatten, 1,12 cbm Luftraum und ∾ 620 mm Sitzbreite.

Der Gang zwischen den Sitzen hat eine Breite (von Innen- zu Innenkantesitz) von 510 mm. Und nun die Sitze, über welche in Nr. 20 dieser Zeitung hauptsächlich geklagt wurde? Dieselben sind auf einem starren Sitzgestell*) entweder aus schmalen Längsplatten mit abgerundeten Ecken oder aus durchlochten Holzplatten nach Art der Sitze in Pferdebahnwagen hergestellt. In beiden Fällen ist jedoch der Sitzquerschnitt derart geschweift gestaltet, dass er dem Körper des Sitzenden bei einer bequemen Lage in allen Punkten Unterstützung gewährt. Bei Feststellung dieser Sitzform, welche mit sehr grosser Sorgfalt und auf Grund eingehender Versuche erfolgt ist, hat naturgemäss eine Durchschnittsfigur zu Grunde gelegt werden müssen. Der Sitz fällt bei einer Höhe der vorderen abgerundeten Kante von 470 mm über Fussoberkante mit sanfter Neigung und Schwellung nach hinten ab, wölbt sich dann aufwärts zur Rückenlehne, springt als solche mit einer geringen Rundung hervor, um den untern Theil des Rückens zu stützen und tritt von hier aus allmählich bei gradliniger Begrenzung zurück, dergestalt dem ganzen Rücken in bequemer Neigung nach hinten eine Stütze bietend. Etwa in Halshöhe hört der Sitz auf; der Kopf findet eine Stütze an der etwas gegen den Sitz zurücktretenden hölzernen Wagenzwischenwand.

Soweit ohne Polsterung ein bequemer Sitz geschaffen werden kann, ist es unseres Erachtens durch diese Ausstattung der Wagen geschehen, so dass wir nicht unterschreiben können, was der Herr Berichterstatter in dem nachfolgenden Satze über die Neigung der Rückenlehnen sagt:

„Unsere III. Klassewagen, selbst diejenigen neuester Form, deren Verbesserungen keineswegs verkannt werden sollen, sind für eine lange Fahrt — nur von solchen sei hier die Rede — namentlich aus zwei Gründen sehr unbequem, einmal, weil sie dem Rücken nicht die genügende natürliche Neigung nach hinten gestatten, ihm also nur in der Gegend der Schultern, nicht aber im unteren Theile des Rückens, wo es am meisten nöthig ist, eine Unterstützung bieten, und weiter, weil sie jedes Anlehnen des Kopfes wegen der damit verbundenen harten Erschütterungen völlig ausschliessen."

Das Bedürfniss, den Kopf anzulehnen und dementsprechend das subjektive Empfinden hinsichtlich der Erschütterungen des Kopfes in der III. Wagenklasse, ist ein sehr verschiedenes.

Verfasser legte erst vor kurzem wiederholt eine fünfstündige Fahrt in III. Wagenklasse und zwar auf geradlinig begrenzten Holzbänken in einem älteren Wagen zurück, ohne besondere Unbequemlichkeiten zu empfinden, nachdem der Sitz selbst durch Ausstattung mit einer Reisedecke zum gepolsterten umgewandelt worden war. Wenn es in Nr. 20 S. 213 d. Ztg. heisst:

> „Es dürfte jedoch auf Grund eigener Anschauung und Erprobung zu bemerken sein, dass mindesten in manchen Englischen Schnellzügen, welche nur I. und III. Wagenklasse führen, die Ausstattung der letzteren selbst der besten auf Deutschen Bahnen üblichen in der That ganz erheblich überlegen ist und unserer II. Klasse an Bequemlichkeit nicht sehr viel nachsteht."

so darf das nicht Wunder nehmen. Auf Bahnstrecken, auf welchen nur I. und III. Klasse verkehrt, kann und muss letztere naturgemäss besser ausgestattet sein, als wenn I., II. und III. Wagenklasse verkehren. Wird unter Beibehaltung von 3 Wagenklassen in den Schnellzügen die III. Klasse noch mit Polstern versehen, wenn auch zunächst nur an den dafür geeignetsten Stellen, so wird mit Sicherheit die II. Klasse entvölkert. In den über die Bauart der Wagen entscheidenden Kreisen herrscht — im Gegensatze zur Annahme des Herrn Berichterstatters in Nr. 20 — eine ganz richtige Vorstellung

---

*) Seit einigen Jahren sind Bestrebungen aufgetreten, die Sitzgestelle in der III. Klasse durch Einschaltung von Federn zu verbessern. Bisher haben die auf den Preussischen Staatsbahnen angestellten Versuche nicht zu einer Form geführt, welche Vortheile für den Reisenden gegen den jetzigen Zustand dieser Sitze bietet.

von dem auf weite Strecken in III. Klasse reisenden Publikum; gerade der Umstand, dass die III. Klasse, namentlich in Schnellzügen, fast überall von einem durchaus anständigen — wir gehen noch weiter und sagen sogar gebildeten — Publikum benutzt wird, beweist, dass die II. Klasse nicht der darin vertretenen besseren Gesellschaft, sondern ausschliesslich der höheren Bequemlichkeit wegen aufgesucht wird. Jede Verschiebung des Unterschiedes zwischen II. und III. Klasse zu Gunsten der letzteren macht die II. Klasse zu Ungunsten der III. Klasse leerer, d. h. schmälert die Einnahme aus dem Personenverkehr unter Erhöhung der Ausgaben für denselben. Erst wenn eine der beiden Oberklassen gefallen sein würde, ist eine Erhöhung der Bequemlichkeit in der III. Klasse durch theilweise Polsterung geboten; so lange dagegen 4 Klassen bestehen, wird die gegenwärtige Abstufung der Bequemlichkeiten zwischen denselben voll aufrecht zu erhalten sein. Dafür spricht des weiteren auch der Umstand, dass selbst in die Sonderabtheile der IV. Klasse — namentlich für Frauen — bereits ein so feines Publikum hinabsteigt, dass man daran bei Einrichtung der IV. Klasse wahrlich nicht gedacht hat. Wird die Polsterung der III. Klasse durch Kopfpolster angerissen, so ist die Polsterung der Sitze nur eine Frage der Zeit, die allgemeine Anbringung von Sitzen in der IV. Klasse folgt alsbald und der gegenwärtige Zustand, dass die Allgemeinheit der Steuerzahler indirekt den Ausfall bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr, da er dem Staatssäckel entgeht, decken muss, wird noch verschärft. Dass die III. Klasse sich jetzt schon besser bezahlt macht als die II., ist kein Grund für die Aenderung, so lange auch die III. bei weitem nicht das einbringt, was sie kostet. Und wenn gesagt wird, dass bei der I. Klasse zweifellos fast jeder Reisende mit seinem Billet etwas geschenkt bekommt, so kann das bei der gegenwärtigen mangelhaften Ausnutzung der I. Klasse doch nur bestätigen, es genüge das, was in der I. Klasse z. Z. geboten wird, nicht, im Vergleich zum gezahlten Fahrgeld, oder zur Steigerung der Benutzung müsste die I. Klasse verbessert bezw. das Fahrgeld für dieselbe herabgesetzt werden. Dasselbe gilt im wesentlichen für die II. Klasse.

Die Eisenbahnverwaltung muss — bei all ihrer Neigung, dem humanen Zuge unserer Zeit zu folgen — doch mindestens so weit Erwerbsgesellschaft bleiben, dass sie Leistung und Gegenleistung einander billig anpasst. Inwieweit es zweckmässig wäre, die gegenwärtige Klasseneintheilung durch Beschränkung zu ändern und die verbleibenden anders gegen einander abzustufen, gehört nicht in den Rahmen dieser Erörterung.

Was schliesslich die Vergrösserung der Rückenlehnen-Neigung in älteren Wagen III. Klasse anbetrifft, so ist eine solche überhaupt nur unter Beibehaltung der jetzigen Länge der einzelnen Abtheile und des ganzen Wagenkastens möglich, da das vorhandene Untergestell und Kastengerippe eine Verschiebung der Zwischen- und Endwände nicht gestattet. Ob der Raum zwischen den Sitzen zur Ermöglichung der Anordnung stärker geneigter Rückenlehnen verkleinert werden könnte, würde der besonderen Erwägung in jedem Einzelfalle unterliegen, da eine zu grosse Beschränkung desselben nicht nur das Ein- und Aussteigen erschwert, sondern auch den dauernden Aufenthalt, namentlich bei voller Besetzung unbequemer gestaltet und für die Knie nicht ausreichend Platz bleibt.

Die Englischen Wagen III. Klasse erleiden geringere Erschütterungen während der Fahrt, als hier zu Lande, weil der Englische Oberbau schwerer ist, wie der Herr Berichterstatter zutreffend sagt; die Erschütterungen werden bei denselben aber auch weniger hörbar, weil die Untergestelle und nicht selten auch die äussere Bekleidung hölzern sind, während hierorts die neueren Untergestelle eisern und die Aussenwände mit Blech bekleidet sind.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1480 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1502 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum VII. Nachtrag zu dem „arithmetischen Verzeichnisse der Fahrscheine usw.“ und dem IV. Nachtrage zu der im August 1889 erschienenen Ausgabe des „alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisses“ (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der neue Personentarif auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Handelsminister Marquis Bacquehem theilte am 25. d. Mts. dem Budgetausschusse den neuen am 1. Juni 1890 bei den Staatsbahnen in Kraft tretenden Personentarif mit. Derselbe basirt auf dem Einheitssatze von 1 kr. für 1 km für die III. Klasse, von 2 kr. für die II. Klasse und von 3 kr. für die I. Klasse. Die Strecken werden in Zonen von je 50 km eingetheilt, wobei im Interesse des Nahverkehrs die ersten 100 km in 5 Zonen zu je 10, in 2 zu je 15 und in 1 zu 20 km getheilt werden. Dieser Tarif soll nach und nach auch bei den Privatbahnen eingeführt werden und wird der Minister einen diesbezüglichen Gesetzentwurf einbringen.

Ueber die Reform der Personentarife der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche auch auf die Privatbahnen ausgedehnt werden soll, bemerkt das Wiener „Fremdenblatt“ erläuternd:

„Die Prinzipien, auf denen die angebahnte Personentarif-Reform beruhen, sind einfach und originell. Das Personenporto, wie sich dasselbe die Anhänger einer extremen Tarifreform vorstellen, gelangt allerdings nicht zur Einführung; was aber geboten wird, ist nicht nur eine höchst wesentliche Herabsetzung der Fahrpreise, sondern auch eine sehr einfache, die Berechnung und die Manipulation bedeutend erleichternde Gestaltung derselben. Die Fahrtaxen bauen sich nämlich kilometrisch auf, und zwar zonenmässig von 1 bis 5 Myriametern abgestuft, so dass innerhalb einer Zone ein gleicher Satz zur Einhebung gelangt. Die Taxe selbst ist sehr niedrig angesetzt, indem sie für 1 km für Personenzüge 1 kr. bei der III., 2 kr. bei der II., 3 kr. bei der I. Klasse beträgt; für Schnellzüge tritt dann noch ein 50 % Zuschlag hinzu. Diese Tarifirungsprinzipien beruhen augenscheinlich auf dem Gedanken, besonders den minder bemittelten Reisenden Erleichterungen zuzuführen. Einerseits wird nämlich der Unterschied der Fahrpreise bei Benutzung der III. und bei Benutzung einer anderen Klasse ein wesentlicherer als jetzt, wo nur das Anderthalbfache, bezw. das Doppelte eingeführt gilt; andererseits findet sich auch der Zuschlag bei Benutzung von Schnellzügen gegen heute erhöht, was wiederum vor allem die Luxusreisenden trifft, oder mit anderen Worten, da die Belastung auf der einen Seite die Möglichkeit der Entlastung auf der anderen schafft, den ärmeren Reisenden zu gute kommt, die selbst bei grösseren Entfernungen jetzt noch der Wohlfeilheit halber die Personenzüge besteigen. Dass Zeit Geld ist, wird also einen noch schärferen Ausdruck, als es bisher der Fall war, in den Tarifen der Oesterreichischen Staatsbahnen finden. Da ferner in jenen Fällen, wo das Reiseziel nicht mit dem Ende einer Zone zusammenfällt, gleichwohl eine Gebühr zu entrichten ist, als würde man die betreffende Zone ganz durchfahren, so ist also gewissermaassen nebst dem Preise für die durchfahrene Strecke auch der Preis für die nicht durchfahrene, eben bis zum Ende der Zone reichende, zu entrichten; bei dem Umstande, dass dieser Zuschlag aber erst bei den grösseren, vom Ausgangspunkte entfernter liegenden Zonen von 50 km von einer beachtenswerthen Höhe sein kann, tritt eine Begünstigung der Nahreisen ein, die allen Verkehrscentren gleichmässig zu gute kommt. Eine sehr wichtige Seite der Reform ist endlich noch die, dass die bisherigen Retourkarten, Abonnementskarten, Saisonkarten in Fortfall kommen; die Jahres-Permanenzkarten, sowie die Rundreisebillets bleiben jedoch bestehen. Auch damit wird eine wesentliche Vereinfachung für Dienst und Publikum bewirkt, und so dankenswerth jene Kartenspezialitäten bei dem Bestehen höherer Tarife sind, so war doch damit oft eine ungleichmässige und daher unbillige Behandlung der einzelnen Reisenden hervorgerufen, da eben unter gewissen Umständen von den Fahrpreis-Ermässigungen Gebrauch ge-

macht werden konnte, unter anderen vielleicht an sich gerade so berücksichtigenswerthen nicht. Auch hierbei gestattet die Neuordnung der Tarife, die Gleichmässigkeit in der Behandlung der Fahrenden zu verwirklichen, ohne den Verkehr durch zu hohe Ansprüche zu unterbinden. Es finden eben keine besonderen Preisnachlässe statt, sondern Alle kaufen sozusagen gleichmässig wohlfeil ein."

Erwerbung von Lokomotiven durch Anmiethung.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat in den Jahren 1885 und 1886 mit den Oesterreichischen Lokomotivfabriken einen Vertrag geschlossen, wonach diese sich bereit erklärten, 56 Lokomotiven gegen die ermässigte Gebühr von 20,5 fl. für den Tag leihweise beizustellen, wenn die Anmiethung mindestens auf 5 Jahre erfolgt. Der Generaldirektion sollte es ferner freistehen, in jedem Zeitpunkte dieser 5jährigen Periode die Lokomotiven um den Rest des in den Tagesmiethen berechneten Kapitals ins Eigenthum zu erwerben, wenn in den betreffenden Budgets die erforderlichen Mittel hierzu bewilligt werden. Abgesehen von diesen Leihmaschinen sind in der Zeit von 1885 bis 1889 im ganzen 155 Lokomotiven angeschafft worden. Von den 56 Leihmaschinen waren zuerst 26 Stück abgeliefert worden. Da nun das Jahr 1890 für diese 26 Stück das 5. Miethjahr ist, so stellte die Generaldirektion mit Rücksicht auf den dringenden Bedarf den Antrag, von dem Vorbehalte in dem Miethvertrage Gebrauch zu machen und die Maschinen ins Eigenthum zu erwerben. Die Regierung hat diesen Antrag genehmigt und den entsprechenden Betrag von 236 480 fl. in das Präliminare für 1890 eingestellt. Hierzu wurde dem Budgetausschusse mitgetheilt, dass mit dem Obersten Rechnungshofe eine entsprechende Vereinbarung über die Verrechnung dieser Raten getroffen wurde. Der Budgetausschuss war zwar nicht in der Lage, den von der Generaldirektion eingehaltenen Vorgang als einen finanziell unvortheilhaften zu erklären, vielmehr muss in dem erwirkten Vorbehalte der Erwerbung eine umsichtige Fürsorge für das Aerar anerkannt werden. Nachdem aber die Evidenz des Investitionswerthes von auf solchem Wege erworbenen Fahrbetriebsmitteln nur durch eine Korrektur in den betreffenden Rechnungsabschlüssen ermöglicht ist, und nachdem daran festgehalten werden muss, dass durch die Anmiethung für längere Zeit, wenn dieselben Fahrbetriebsmittel erst nach Ablauf von Jahren ins Eigenthum übernommen werden — die Budgetbewilligung der Reichsvertretung immerhin als mindestens theilweise umgangen angesehen werden kann, so erachtet der Bugetausschuss, aussprechen zu müssen, dass ein derartiger Vorgang formell nicht als zulässig erklärt werden kann.

Erstattung von Anzeigen über Eisenbahnunfälle mittelst Expressbriefen.

Infolge der günstigen Erfahrungen, welche die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen mit dieser Art der Unfallsanzeigen gemacht hat, wurde dieselbe zur thunlichsten Entlastung der Betriebstelegraphen auch den übrigen Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium gestattet. Dieselben haben nur die Anordnung zu treffen, dass minder wichtige Unfälle bezw. Vorkommnisse beim Bahnbetriebe, welche weder die Aufmerksamkeit weiterer Kreise zu erregen geeignet sind, noch eine sofortige Betheiligung der K. K. Generalinspektion an den bezüglichen Erhebungen voraussetzen lassen, statt wie bisher auf telegraphischem Wege, von nun an mittelst Espressbriefen zur Anzeige gebracht werden. Behufs eines gleichmässigen Vorganges in der äusseren Ausstattung dieser Anzeigen enthält der betreffende in Nr. 34 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." erschienene Erlass einige Vorschriften und zum Schlusse noch die Erinnerung, dass in allen wichtigeren oder Aufsehen erregenden Fällen die vorgeschriebenen Anzeigen nach wie vor auf telegraphischem Wege zu erstatten sind.

Führung von Magazinbüchern.

Auf Grund des § 5 der Betriebsordnung und § 56 des Betriebsreglements hatte die K. K. Generalinspektion im Jahre 1871 die Führung von Magazinbüchern angeordnet, in welchen insbesondere die Rubriken: „Frachtbrief Nr.", „Datum der Auflieferung", „Bestimmungsstation", „Name des Absenders", „Verladen am . . . .", „im Wagen . . . ." aufzunehmen sind. Die von einer Bahnverwaltung erbetene Auflassung dieser beiden letzten Rubriken wurde aus dem Grunde bewilligt, weil sie eine überflüssige Mehrarbeit verursachen, nachdem an der Hand der in den Aufgabestationen zurückbleibenden Kopien der Frachtkarten und Verladescheine die Reihenfolge der Auflieferung und Abbeförderung der einzelnen Sendungen festgestellt werden kann. Aus analogen Gründen wurde einer anderen Bahnverwaltung die gänzliche Auflassung der Magazinbücher schon früher gestattet, welche Befreiung nun auf alle Bahnverwaltungen bald ausgedehnt werden dürfte.

Reform der Waarenstatistik und Erhebung einer statistischen Gebühr.

Die Regierungsvorlage hierüber wurde vom Subkomitee des volkswirthschaftlichen Ausschusses des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses mit wenigen Abänderungen angenommen und dürfte diese seit dem Jahre 1873 geplante Reform endlich mit dem Jahre 1891 in Kraft treten. Die drei Hauptpunkte dieser Vorlage sind: die Einführung einer Statistik auf Basis des bei den Zollämtern vorhandenen Urmaterials, die genaue Feststellung der Provenienz und Destination der ein- und ausgeführten Waaren und die Erhebung einer statistischen Gebühr nicht nach Maass und Gewicht der Waare, sondern nach der Stückzahl der vorgelegten Deklarationen.

Publizirung von Refaktien der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Um den seitens der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zugestandenen Frachtbegünstigungen die möglichst weitgehende Verbreitung zu verschaffen und um den Handelskammern des Reiches die Möglichkeit zu bieten, sich über alle den betreffenden Zweigen gewährten Ermässigungen zu informiren, hat die Generaldirektion die Einrichtung getroffen, dass sämmtliche Ermässigungen im Eilgut- und Frachtenverkehre der Oesterreichischen Staatsbahnen, nach Artikeln alphabetisch geordnet, den Handelskammern periodisch übermittelt werden. Die Kammern sind daher imstande, diejenigen Artikel herauszugreifen, welche für ihren Kammerbezirk besonderes Interesse bieten. Die erste Zusammenstellung ist bereits erschienen und umfasst die von der Generaldirektion der Staatsbahnen bis Ende 1889 publizirten Frachtermässigungen für 1890. Zu dieser Zusammenstellung werden im Laufe des Jahres 1890 monatlich Nachträge erscheinen, welche die im abgelaufenen Monate gewährten Tarifermässigungen enthalten.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten der Achenseebahn-Gesellschaft für eine als Fortsetzung der Achenseebahn projektirte Lokalbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Haltestelle Maurach und der Station Achensee der genannten Bahn längs des rechten oder linken Seeufers über Achenkirchen bis zur Landesgrenze auf die Dauer von 6 Monaten; weiter dem Präsidenten des Oesterreichischen Touristenklubs Silberhuber in Wien für eine Zahnradbahn von Innsbruck über Amras, Aldrans und Igls auf den Patscherkofl und für eine Zahnradbahn von Bozen über Unterinn und Klobenstein auf das Rittnerhorn ertheilt.

Petition der Olmützer Handelskammer an den Reichsrath um Einführung des Zonentarifes für den Personen- und Frachtenverkehr.

Die Motivirung bezüglich der ersteren ist die sattsam bekannte, dagegen wird letztere wie folgt begründet:

Noch wichtiger und wirthschaftlich ungleich bedeutender wäre die Uebertragung des dem Zonentarife zu Grunde liegenden Prinzips auf die Festsetzung der Eisenbahntarife für den Güterverkehr; denn durch Schaffung eines solchen, den Anforderungen der Geschäftswelt entsprechenden Systems würde der Grund der unzähligen Klagen behoben werden, welche derzeit aus der heutigen Verworrenheit unseres Eisenbahn-Tarifwesens entspringen. Die Unzahl und fortwährende Veränderlichkeit unserer heutigen Frachttarife bringt mit sich, dass dem Kaufmann die Uebersichtlichkeit über die Höhe der Frachtsätze ungemein erschwert ist, und dass er bei seinem Geschäftskalkul zumeist mit dem Güter-Frachtsatze als einem sehr unsicheren Faktor rechnen muss. Kaum dass ein Tarif erscheint, folgen ihm auch bald wieder Nachträge, Refaktien und dergleichen, und es ist schon fast eine Wissenschaft geworden, sich in den Eisenbahntarifen nur überhaupt orientiren zu können. Dieser Zustand gilt sowohl von den Privat- als von den Staatsbahnen, und ein Hohes Haus würde sich ein dauerndes, grosses Verdienst erwerben und die aufrichtige Dankbarkeit der gesammten Oesterreichischen Geschäftswelt sichern, wenn es darauf Einfluss nehmen würde, diesem Zustande ein Ende zu machen. Die Reform unseres Personen- und Gütertarifes auf Grundlage des Prinzipes des Ungarischen Zonentarifes wäre eine eisenbahngeschichtliche That, deren wohlthätige Folgen sich binnen kurzer Zeit auf allen Gebieten unseres Wirthschaftslebens zeigen würden.

Eine ähnliche Petition hat früher die Wiener und jüngst die Grazer Handelskammer überreicht. Die übrigen Handelskammern dürften wohl bald folgen.

Konversion der Goldobligationen der Kaiserin Elisabethbahn.

Der Finanzminister hat auf Grund der ihm mit dem diesfälligen Gesetze vom 16. März 1890 ertheilten Ermächtigung

die Durchführung der Konversion der 5 % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold der Kaiserin Elisabethbahn in eine mit 4 % in Gold verzinsliche Anleihe mittelst eines Uebereinkommens dem durch das Bankhaus S. M. v. Rothschild, die Oesterreichische Bodenkredit-Anstalt und die Oesterreichische Kreditanstalt vertretenen Konsortium übertragen. Die Summe der cirkulirenden Obligationen beläuft sich auf 42,5 Millionen Goldgulden. Das Gesetz bezüglich der Modalitäten bestimmt nur das Folgende: Die Anleihe soll gleichfalls auf Goldgulden lauten, mit höchstens 4 % steuerfrei verzinst, längstens bis zum Jahre 1972, also in 82 Jahren zurückgezahlt und derart aufgenommen werden, dass dadurch für den Staatsschatz eine dauernde Ersparung gegenüber der gegenwärtigen Annuität erzielt wird.

Konversion von Ungarischen Eisenbahnprioritäten.

Das „Ungarische Amtsblatt" veröffentlicht zwei Kundmachungen des Finanzministers bezüglich der Einlösung der für den 1. April d. J. gekündigten 5 % Prioritäten der Donau-Draubahn und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn. Die Rückzahlung erfolgt in Silbergulden Oesterreichischer Währung gegen Einlieferung der Obligationen und des am 1. Oktober d. J. fälligen Koupons in Pest bei der Staats-Centralkasse und der Ungarischen Kreditbank, in Wien bei der Oesterreichischen Kreditanstalt. Die Obligationen der Donau-Draubahn werden ausserdem bei der Anglo-Oesterreichischen Bank eingelöst. Bei den genannten Instituten sind diese Obligationen behufs Abstempelung vom 22. d. Mts. an anzumelden und werden sodann vom 1. April angefangen 10 Tage nach erfolgter Anmeldung eingelöst.

Prozess wegen Einlösung von Obligationen in Gold (Rechtsfall).

Seit mehreren Jahren hört man glücklicher Weise nichts mehr von den früher so häufigen sogen. Kouponeinlösungs-Prozessen; den seither erfolgten Konvertirungen, andererseits dem Sinken des Goldagios, welches den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen ermöglichte, diesfälligen Ansprüchen gerecht zu werden, ist dies beizumessen. In letzterer Zeit sind Breslauer Obligationäre auf Auszahlung der gekündigten Obligationen der Kaschau-Oderberger Bahn in Gold klagbar geworden und haben auf dortstehendes Guthaben der Bahn den Arrestschlag beantragt. Das hat zu einer bemerkenswerthen Entscheidung des Reichsgerichtes geführt. Zwar war schon in der ersten Instanz die Arrestlegung gegen den Widerspruch der Bahn bewilligt worden, das Ober-Landesgericht aber hob den Arrest auf mit der Begründung, dass den Obligationären bereits eine Hypothek bestellt sei, der Inhaber einer Hypothek also nicht noch einmal einen Sicherungsarrest ausbringen könne. Das Reichsgericht aber entschied, dass das Berufungsurtheil aufzuheben, die Sache zur anderweiten Verhandlung an die Vorinstanzen zurückzuweisen sei, die Entscheidung über den Kostenpunkt dem Endurtheile vorzubehalten. Es wurde publizirt, dass der Arrest zulässig sei.

Lagerzinsbestimmungen bei Verkehrsstörungen.

Infolge der Mangelhaftigkeit dieser Bestimmungen wurden die Bahnverwaltungen schon Ende November vorigen Jahres zur entsprechenden Abänderung derselben seitens der K. K. Generalinspektion aufgefordert. Das damit betraute Komitee für das Transportübereinkommen schlägt folgende, gewiss allseitig befriedigende Fassung dieser Bestimmungen vor, welche demnächst von der Direktorenkonferenz wohl angenommen werden wird. Wird ein Gut, dessen Beförderung bis zur Bestimmungsstation infolge einer eingetretenen Verkehrsstörung unthunlich geworden ist, in der Absende- oder in einer Zwischenstation dem Versender zur Verfügung gestellt, und trifft derselbe innerhalb dreier Tage nach Absendung der Verständigung keine solche Disposition, durch welche das Gut vom Lager kommt, so wird, angefangen vom vierten Tage nach Absendung der Verständigung, ein Lagergeld von 0,2 kr. (Noten) pro 100 kg und Tag erhoben.

Wurde aber der Versender von der Verkehrsstörung seitens der Station, in welcher das Gut aufgehalten werden musste, nicht verständigt, so werden auch Lagergebühren nicht in Anrechnung gebracht.

Kontingentwagen für Oberschlesische Kohlen nach Galizien.

Seitens der betheiligten Bahnverwaltungen wurden Verhandlungen behufs Aufstellung eines Kontingentwagenparkes für den Oberschlesisch-Galizischen Kohlenverkehr eingeleitet. Die hiernach zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl Ludwigbahn und der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau vereinbarten Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbeistellung zum Kohlentransporte von den Stationen des Oberschlesischen Kohlenreviers nach Galizien über Myslowitz traten mit 1. März in Kraft.

Ausschliessung von Güterwagen mit mehr als 9 t Achsdruck auf den Böhmischen Kommerzialbahnen.

Wegen des schwächeren Oberbaues auf diesen Bahnen wurde die Anordnung getroffen, dass daselbst, wenn sonst der Radstand den Uebergang gestattet, zweiachsige beladene Güterwagen mit höchstens 18 t und dreiachsige beladene Güterwagen mit höchstens 27 t Bruttogewicht befördert werden dürfen. Güterwagen mit einem grösseren Bruttogewichte dürfen von der Grenzstation dieser Bahnen nicht übernommen werden. Auf den übrigen Hauptbahnen werden gegenwärtig Güterwagen und zwar insbesondere Kohlenwagen mit einer Tragfähigkeit bis zu 15 t verwendet.

Gaisbergbahn.

Dem Geschäftsberichte für 1889 sind die folgenden Angaben entnommen: Die Bahn wurde im vergangenen Betriebsjahre von 50 568 Personen (zu Berg und Thal gerechnet) befahren, gegenüber 53 280 Personen in 1888. Der Betriebsüberschuss beträgt laut Bilanz 38 346 fl. Derselbe soll wie folgt verwendet werden: Abschreibungen auf: Omnibus 200 fl., Organisation 500 fl., Plakatkonto 100 fl., bleiben 37 546 fl. Nettogewinn; davon zur Reserve 1 877 fl., Erneuerungsfonds 3 500 fl., Aktientilgung 600 fl., 4 % Dividende auf 778 600 fl. Aktien 31 144 fl. und Gewinnvortrag für 1890 425 fl.

VII. Generalversammlung der Internationalen Wagen-Leihgesellschaft am 15. März d. J.

Dem Direktionsberichte gemäss wurden im Jahre 1889 infolge der stärkeren Verkehrsentwickelung der Eisenbahnen die gesellschaftlichen Wagen im Inlande, noch mehr aber im Auslande vortheilhaft vermiethet. Die Einnahmen betrugen zuzüglich der Zinsen von den zur Verfügung gestandenen Geldern 211 132,33 fl. Die Ausgaben stellten sich zusammen mit den Abschreibungen für die Wagen auf 42 911,39 fl. Der Reingewinn beträgt 168 230,94 fl., wovon nach Dotirung des Sparfonds und Honorirung der Direktion 98 000 fl. für eine 7 % Dividende mit dem restlichen Uebertrage für die nächstjährige Rechnung von 40 656,18 fl. verbleiben. Diese Anträge wurden von der Generalversammlung genehmigt.

Telephonnetz in der Station Reichenberg.

Die Verwaltung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat ein solches Netz in der genannten Station herstellen lassen, welches folgende Sprechstellen umfasst: das Telegraphenbüreau, das Magazinbüreau, ein Weichenwärterhaus, das Heizhaus und das Werkstättenbüreau. Diese Telephonanlage dient dazu, um die wichtigen dienstlichen gegenseitigen Mittheilungen der hierfür berufenen Organe der erwähnten Sprechstellen schnell und präcise zu ermöglichen und ferner die schnelle Uebertragung der von der Strecke für die Werkstätte, für das Heizhaus und für das Güterexpedit einlangenden und der von diesen Dienststellen an die Stationen der Strecke zu gebenden Telegramme zu vermitteln. Das Telegraphenbüreau fungirt als Centralstelle und ist zu diesem Behufe mit einem Umschalter ausgestattet, welcher für jede Linie mit einem Klappenindikator und für sämmtliche Indikatoren mit einer Lokalbatterie und einem Wecker versehen ist. Der im Werkstättenbüreau befindliche Telephonapparat wird gleichzeitig auch für eine zweite im Werkstättenrayon bestehende Telephonverbindung benutzt, und es ist daher dieses Büreau überdies mit einem Umschalter und einem separaten Indikationswecker versehen. Die dortige Apparatenverbindung ist so eingerichtet, dass in jenen Fällen, in denen das Werkstättentelephon in die eine oder in die andere der beiden Leitungen eingeschaltet ist, der separate Induktionswecker mittelst des Umschalters in die zweite Leitung gelegt wird, um die auf letzterer erfolgenden Aufrufe hörbar zu machen.

Auszeichnung.

Seine Majestät der Kaiser haben dem Centralinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Robert Dietzschold den Titel eines K. K. Regierungsraths verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Bismarck's Demission hat auch die Wiener Börse tief erschüttert. Sie war früher zwar nicht gut auf den grossen Staatsmann zu sprechen, welcher Urheber der Börsenbesteuerung war; aber sie lernte seine hohe Weisheit würdigen, als er sich der Börse als Wache gegen Russlands Rüstungen bediente. Trotz der den Frieden verbürgenden Handschreiben Kaiser Wilhelms an ihn war die Spekulation doch eingeschüchtert und alle Papiere ohne Ausnahme machten eine rückläufige Bewegung; so notiren Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2614, Galizische Carl Ludwigbahn 192, Nordwestbahn 200,50, Elbethalbahn 215,75, Staatsbahn 218,50 und Südbahn 123, selbst Böhmische Bahnen folgten ungeachtet ihres steigenden Verkehrs dieser weichenden Bewegung, von welcher die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, welche eine Dividende von 55 fl. pro 1889 vertheilt, insofern auszunehmen wäre, als kein Abgeber, somit keine Kursnotiz zu verzeichnen war.

Eisenbahnbau in China

Bei der hohen Wichtigkeit der Frage, ob das Himmlische Reich seine Pforten der weltbeherrschenden Schiene öffnen wird, dürfte ein Bericht einer in China erscheinenden Zeitung um so mehr die Antheilnahme unserer Leser erwecken, als er zeigt, dass sich schon im jetzigen vorbereitenden Stande der Angelegenheit auch Deutscher Einfluss bei den ersten Vorarbeiten für Chinesische Eisenbahnen geltend macht. Der in Schanghai erscheinende „North China Herald" bringt in seiner Nr. 1174 vom 31. Januar d. J. einen Bericht, dem wir folgendes entnehmen:

„Der Dampfer, welcher Montag von Hankau (Englisch Hankow, Stadt von etwa 600 000 Einwohnern) eintraf, brachte bestimmte Mittheilungen von diesem wichtigen Mittelpunkte, deren Bedeutung noch durch die Sendung des Chang Chi-tung (Vizekönigs) nach Wuchang erhöht wurde. Diese Sendung hat die Dreistadt (dreifache Stadt) an der Mündung des Han in den Yang-tse zum Mittelpunkt der Eisenbahninteressen in China gemacht.

Es scheint, dass Chang Chi-tung beschlossen hat, dass unter allen Umständen wenn irgend möglich eine Eisenbahn von Hankau nach Peking gebaut werden soll.

Sobald er nach Wuchang geschickt worden war, betrachtete er sich mehr als Eisenbahnkommissar denn als gewöhnlicher Vizekönig und bat um Beihilfe fremder bergwerks- und hüttenkundiger Ingenieure. Vier derselben trafen kürzlich in Schanghai, von Kanton kommend, ein. Zwei von ihnen sind Engländer, zwei Deutsche, sie wurden in London bezw. Berlin von ihren betreffenden Ministern bestimmt. Sie erwarten jetzt in Hankau den Schluss der Neujahrsfestlichkeiten, worauf sie nach Wuchang, wo ein besonderes Gebäude für sie errichtet ist, übersiedeln.

Es ist noch die feste Absicht von Chang Chi-tung, die zu erbauende Eisenbahn ganz von Chinesischem Geld und Material zu bauen und ausschliesslich Chinesische Arbeiter, Chinesisches Eisen und Chinesischen Stahl dazu zu verwenden bis zum letzten Nagel. Um dies zu ermöglichen, ist es nöthig, ausgedehnte Hüttenwerke zu errichten, dem die Eröffnung der Kohlen- und Eisenbergwerke vorausgehen muss."

Dann folgen eingehende Erörterungen über Kohlen- und Erzlager, deren Ergiebigkeit, Abbauwürdigkeit usw., worauf es zum Schluss heisst:

„Noch ein anderer Beweis, dass Chang Chi-tung das Eisenbahnprojekt ernst nimmt, ist, dass er kürzlich die Hilfe eines hervorragenden (‚first-class') Eisenbahntechnikers in Anspruch genommen hat; Herr Scheidtweiler, welcher seit zwei Jahren der Deutschen Gesandtschaft in Peking beigegeben ist, ist mit der vorläufigen Bereisung der Gegend, welche die Eisenbahn durchziehen wird, beauftragt worden. Die Länge der Strecke ist auf 2 500 li (1 li = ungefähr 580 m) geschätzt und eine gründliche Bereisung und Begutachtung der Linie wird sicherlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Diese Zeit soll nützlich angewandt werden zur Erschliessung der Bergwerke und Errichtung der Hüttenwerke. Es ist zu hoffen, dass in 4—5 Jahren die Vorarbeiten so weit gediehen sein werden, dass das endgültige Projekt aufgestellt werden kann und dass bald danach die ersten in China verfertigten Schienen auf der Strecke liegen werden. Wir haben das Vertrauen, zu Anfang des kommenden Jahrhunderts im bequemen Salonwagen von Hankau nach Peking zu reisen, — wenn nicht die Gegnerschaft der Besitzer von Schiebkarren und federlosen Wagen den Absichten der Regierung zu heftigen Widerstand entgegensetzt." So das Chinesische Blatt.

Wir bemerken hierzu, dass der genannte Herr Scheidtweiler, aus Köln stammend, bis vor drei Jahren bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. als Regierungs-Baumeister, insbesondere auch bei der Bearbeitung von Neubauprojekten thätig war, worauf er mit anderen technischen Beamten der Deutschen Gesandtschaft in Peking zur Erlernung der Chinesischen Sprache beigegeben wurde; zur Zeit befindet er sich unseres Wissens bei dem Deutschen Konsulat in Schanghai.

Wenn nun auch die Ansichten des „Nordchinesischen Herold", wonach die noch zu erschliessenden Bergwerke und die zu erbauenden Hüttenwerke demnächst Eisen und Stahl, Schienen und Lokomotiven liefern sollen, vielleicht etwas zu hoffnungsfreudig erscheinen, so stimmen wir doch gern in den Wunsch ein, dass die Gegnerschaft der Fuhrleute, welche ja auch in Europa hat überwunden werden müssen, nicht allzu heftig und dass im Anfang des 20. Jahrhunderts die Verbindung zwischen Peking und der gewaltigen Handelsstadt Hankau, wenn auch vielleicht auf Europäischen Schienen, hergestellt sein möge!

Aus der Schweiz.

Seilbahn Paradiso-San Salvatore bei Lugano.

Die Eröffnung dieser kühnen und originellen Seilbahn findet im Laufe der nächsten Tage statt. Die Trasse nimmt ihren Anfang in der Nähe des am Luganersee gelegenen Paradiso, in einer Höhe von 282 m über dem Meere, durchläuft dann in gerader Linie die Trasse der Gotthardbahn und das Calprinothal mittelst zweier Ueberbrückungen von 30 und 103 m und gelangt in einer Höhe von 495 m über dem Meere zur mittleren Umsteigestation (bei Pazallo). Von hier zieht sich die Bahn, am Anfang mit Kurven von 300 und 400 m ein schlankes ∽ bildend, bis zu der auf dem Gipfel gelegenen Endstation (880 m über dem Meere), von wo aus sich eine unvergleich schöne Aussicht bietet. Die zu überwindende Niveaudifferenz beträgt 598 m und die Gesammtlänge der beiden Abtheilungen, welche unter sich einen schwachen Winkel bilden, in der Steigung gemessen 1 644 m (oder 1 500 m horizontal). Auf jeder Hälfte der Bahn cirkulirt nur ein Wagen; die Linie ist daher überall einspurig mit 1 m Spurweite. Die Bahn beginnt mit 17 % Steigung, welche successive bis zu 60 % anwächst. Die Mittelstation liegt auf 38 % Steigung. Mit Ausnahme zweier Brücken liegt der Oberbau auf einem massiven Mauerkörper mit Cementmörtel und Rollschar-Abdeckung; er hat eine Kronenbreite von 1,5 m und ist auf seinem Grunde staffelförmig abgesetzt. Die Minimalhöhe des Mauerkörpers beträgt 60 cm und der Anzug 1:5. Die Schwellen sind Winkeleisen mit Schenkelbreiten von 10/8 cm. Sie sind mit den kleineren Schenkeln gänzlich in das Cementmauerwerk eingelassen und mit Cement vergossen. Zwischen den Schienen befindet sich die zweitheilige Abt'sche Zahnstange. In Schienenlänge sind je zwei Schwellen mit zwei 50 cm langen Schrauben mit dem Mauerwerk verankert. Die 9 m langen Schienen sind 9 cm hoch und haben ein Gewicht von 20 kg für das Meter. Für den Wasserabfluss ist durch beidseitig des Mauerkörpers sich hinziehende gemauerte Wasserschalen gesorgt. Von 28 % Steigung an lehnt sich eine Steintreppe an den Unterbaukörper; ausserdem sind zur leichteren Vornahme von Reparaturen im Mauerwerk der oberen Bahnhälfte Tritte in dasselbe ausgenommen.

Die Motoren für den Bahnbetrieb befinden sind auf der Mittelstation. Das 3,3 cm starke Kabel ist daselbst derart auf die Trieb- und Gegenrollen umgelegt, dass beide Wagen gleichzeitig auf den Endstationen und auch gleichzeitig auf der Mittelstation eintreffen. Die zum Betrieb der Seilbahn erforderliche Kraft wird durch eine in Maroggia aufgestellte Turbine von 60 Pferdestärken geliefert, welche durch eine hergeleitete Quelle von Arogna aus einer Entfernung von 3,5 km bewegt wird. Die Betriebskraft wird auf eine Entfernung von 8 km elektrisch nach der Mittelstation übertragen. In derselben befindet sich nebstdem eine Reservelokomobile. Um das Bahnunternehmen von den grossen Kosten einer solchen Anlage einigermaassen zu entlasten, bezw. dieselbe überhaupt zu ermöglichen, wird die 700 pferdige Wasserkraft der genannten Quelle gleichzeitig zu anderen Zwecken wie zur elektrischen Belenchtung der Stadt Lugano benutzt.

Die 4 500 kg schweren Wagen haben Raum für 32 Personen, die sich auf 4 Kupees vertheilen. Jeder Wagen ist mit 2 Plattformen versehen, auf der sich der Kondukteur jeweilen in der Fahrtrichtung aufstellen kann. Von jeder der Plattformen aus ist ihm die Bedienung sowohl der automatischen Fallbremse, als auch der Spindelbremse ermöglicht; erstere vertheilt ihre Wirkung auf beide Zahnradachsen. — An Signalvorrichtungen besitzt die Bahn Telephone von der Mittelstation nach dem Turbinenhaus in Maroggia und nach den Endstationen, ferner von den Endstationen nach der Mittelstation führende elektrische Läutapparate und endlich eine längs der Bahn sich hinziehende Drahtleitung, die bei Berührung eines am Wagen aufgehängten Stabes ein Läutwerk im Maschinenhaus in Thätigkeit setzt, so dass an jeder Stelle das Anhalten ermöglicht wird und nach Bedürfniss Signale für Vor- oder Rückwärtsbewegung dem Maschinisten mitgetheilt werden können. Behufs gegenseitiger Verständigung der Kondukteure führen dieselben Hornsignale mit. Der Maschinist kann von seinem Standort aus den oberen Theil der ersten Abtheilung bequem übersehen; eine Skala zeigt ihm überdies den jeweiligen Stand der Wagen. Um in allen Fällen ein zu spätes Abstellen der Maschine nach Kräften zu vermeiden, wird jeweilen am Ende der Fahrt durch einen Wagen ein mit der Maschinenbremse verbundenes Hebelwerk ausgelöst und sofortiges Anhalten erzielt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 1 m in der Sekunde; die Fahrzeit kann demnach einschl. Umsteigung zu 30 Minuten angenommen werden. Ueberschreitungen der Fahrgeschwindigkeit werden kontrolirt durch einen Tachometer mit Maximumzeiger sowie durch eine plombirte Bremse mit Centrifugalregulator, welcher bei 1,5 m Geschwindigkeit eine Fallbremse auslöst.

Die Anlagekosten betragen ohne die Wasser-, Drahtleitungen und Turbinenanlage 540 000 Frcs.

Aus England.

Neue Untergrund-Centralbahn in London.

Grosses Missverständniss scheint, wie die „Times" schreibt, in manchen Kreisen rücksichtlich der geplanten „Central London Railway" zu herrschen, und es ist von hoher Wichtigkeit, dass Zweck und Ziel dieses Planes klar begriffen werde. Bei dem ungeheuren jährlichen Anwachsen des Lokalverkehrs ist es von unbedingter Nothwendigkeit, dass für neue Verkehrsmittel im voraus gesorgt werde, und das hauptsächlichste Ziel der leitenden Persönlichkeiten sollte sein, hierzu die am nützlichsten erscheinenden Mittel auszuwählen. Zu welcher Ausdehnung der Lokalverkehr während der letzten 25 Jahre angewachsen ist, dürfte nur wenigen bekannt sein, und obwohl Statistiken etwas trocken zu lesen sind, können die nachfolgenden Zahlen doch des Interesses nicht ermangeln. Im Jahre 1864, als es weder „Tramways" noch „District Railways" gab, beförderte die „London General Omnibus Compagnie" 42 000 000 Fahrgäste, und die Metropolitan-Eisenbahn 11 000 000. Im letzten Jahre beförderte die erstere Gesellschaft 100 Millionen, die letztere 82 Millionen, die District-Eisenbahn 30 Millionen und die Tramways 170 Millionen. Daraus ist zu ersehen, dass, während die Gelegenheit für den Lokalverkehr verdoppelt wurde, die Zahl der von der London General Omnibus Compagnie und Metropolitan Railway beförderten Fahrgäste um mehr als das Zwei- bezw. das Zehnfache anwuchs; obwohl die zwei neuen Verkehrsmittel daneben noch 200 000 Personen beförderten. Interessant und lehrreich ist auch, dass, während die Bevölkerung in den letzten 25 Jahren um 40 % zunahm, die Zahl der Fahrgäste um 600—700 % anwuchs. Wenn nun der Lokalverkehr in derselben Weise zunimmt und die Liebe zur Bequemlichkeit beim Reisen beständig wächst — wie die sprüchwörtliche Liebe zum Geld —, so werden nothwendigerweise einige neue und Erfolg versprechende Verkehrsmittel schnell beschafft werden müssen, um es mit dem zukünftigen Bedürfniss aufzunehmen.

Die „Central London Railway" beginnt in Queensroad, Bayswater, geht bei Bayswaterroad Holborn und Cheapside vorbei und endigt in der Nähe des Ostendes der King Williamstreet bei einem Vereinigungspunkte mit der neuerbauten City und Southwark Subway-Eisenbahn, welche unter der Aufsicht des Mr. J. H. Greathead und Sir John Fowler sowie Mr. B. Baker als berathenden Ingenieuren jetzt thatsächlich bis zum „Schwan" zu Stockwell vollendet ist. Das beim Bau der neuen Central-Eisenbahn anzuwendende System ist dasselbe, wie das beim Bau der City und Southwark Subway-Eisenbahn angewendete. Danach werden 2 eiserne Röhren oder Tunnels von ungefähr 11 Fuss innerem Durchmesser in einer durchschnittlichen Tiefe von etwa 50 Fuss unter der Oberfläche eingebracht. Mittelst hydraulischer Kraft wird ein Stahlschild mit einer schneidenden Vorderkante in die vor der jedesmaligen Arbeitsstelle anstehende Thonschicht eingetrieben und so jede Gefahr einer Bewegung in dem Erdreiche über oder neben der Arbeitsstelle der Tunnels abgewendet. Demnächst erfolgt die Ausfugung mit im halbflüssigen Zustande befindlichen blauen Liaskalk, welcher nach dem Setzen thatsächlich zu Stein erhärtet, so dass dem Tunnel eine gewaltige Stärke und Dauerhaftigkeit gesichert wird. Zur Festlegung der Linie werden zuerst an den Stellen, wo Stationen beabsichtigt werden, Schachte niedergebracht und zwar auf den dazu erworbenen Privatgrundstücken, also nicht in den Strassen, sodass jede Behinderung des bestehenden Verkehrs der Strassenoberfläche vermieden wird. Die Unternehmer haben sogar, um die Sicherheit in letzterer Beziehung zu verdoppeln, sich freiwillig zur Aufnahme einer Konzessionsbedingung erboten, wonach ihnen untersagt wird, die Oberfläche irgend einer Strasse zum Zwecke des Bahnbaues aufzubrechen oder zu stören.

Der Betrieb soll mittelst elektrischer Lokomotiven, welche beladene Züge mit einer Geschwindigkeit von 25 Meilen in der Stunde zu bewegen imstande sind, ausgeführt, und die Fahrgäste sollen durch hydraulische Aufzüge zwischen der Oberfläche und den Tiefstationen befördert werden. Um jeden Streit mit den Grundeigenthümern an der Bahnlinie zu vermeiden, werden die berührten Grundstücke nicht theilweise, sondern gänzlich angekauft werden, ausgenommen in einem Falle, am Ostende der King Williamstrasse, wo die Eigenthümer, Inhaber eines grossen Restaurants, sich von ihrem Grundstücke nicht trennen wollen.

Die Vortheile des geplanten Unternehmens werden unbedingt sehr gross sein, da durch dasselbe eine unmittelbare Eisenbahnverbindung eröffnet werden würde zwischen dem dichtbevölkerten Distrikte zum nördlichen Hydepark und den beiden Seiten der Oxfordstrasse sowie der City, vorausgesetzt, dass an dem jetzigen Plane streng festgehalten wird. Durch dessen Ausführung würde jedenfalls schon jetzt eine Lösung der für die Zukunft zu erwartenden Verkehrsschwierigkeiten herbeigeführt werden.

Bei einer Auskunftsertheilung vor einem vom Unterhause eingesetzten Ausschusse erklärte Oberst Heywood, einer der Ingenieure der Wasserleitungen, die Ausführung als wünschenswerth, und die Sache wurde, was die „City" betrifft, den bezüglichen städtischen Behörden zur weiteren Berichterstattung übergeben.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Während man in sämmtlichen sich einer geordneten Verwaltung erfreuenden Staaten Europas die Vortheile des Staatsbahnwesens mehr oder weniger zu würdigen weiss, scheinen die meisten der Südamerikanischen Staatsgebilde kein Geschick zur Verwaltung von Eisenbahnen zu besitzen. In Argentinien vollzieht sich jetzt das interessante Schauspiel, dass die im Verhältniss zu den Nachbarprovinzen hoch entwickelte Provinz Buenos Ayres ihren gesammten Eisenbahnbesitz veräussert. Durch Gesetz vom 23. September 1889 wurde die Regierung ermächtigt den Verkauf einzuleiten; infolge dessen wurde ein Ausschuss ernannt, welcher die Provinzialbahnen nebst allem Zubehör abzuschätzen hatte. Auf Grund dieser jetzt abgeschlossenen Schätzung hat die Provinzialregierung den die Verkaufsbedingungen enthaltenden Erlass bekannt gemacht.

Am 18. März d. J. findet die öffentliche Vergebung statt, die Angebote müssen an diesem Tage bis 2 Uhr Nachmittags im Umschlag eingegangen sein, begleitet von einer Bescheinigung über die Hinterlegung von 1 200 000 Piaster bei der Provinzialbank in baarem Gelde oder in Provinzial-Schuldverschreibungen. Jedes Gebot muss wenigstens 34 068 728 Piaster betragen und kann sich auch nur auf den Preis beziehen, da alle übrigen Bedingungen durch das Gesetz und den Erlass bestimmt sind. Die Uebergabe der Bahnen erfolgt, wenn 50 % des Kaufpreises entrichtet sind, und zwar entweder baar oder in Wechseln, zahlbar zur Hälfte in 90, zur andern Hälfte in 180 Tagen; diese Zahlung muss übrigens 14 Tage nach erfolgtem Zuschlag stattgefunden haben, sofern nicht die hinterlegte Bietungsbürgschaft verloren gehen soll. Der von dem Kaufpreis verbleibende Rest ist zu entrichten, nachdem im Einverständniss mit der Provinzialregierung alle auf den Staatsbahnen ruhenden Lasten geregelt sind; der Käufer muss nämlich vom Tage der Besitzübertragung an die Verzinsung der durch die Gesetze vom 4. Juli 1882, vom 14. November 1884 und vom 28. Mai 1888 genehmigten Anleihen übernehmen und die Regierung kann zu diesem Zweck alle ihr angemessen erscheinenden Bürgschaften fordern. Der Käufer kann auch, falls es ihm erwünscht ist, die auf den Eisenbahnen ruhenden Lasten als Selbstschuldner übernehmen und bezahlt in diesem Falle nur den Unterschied zwischen dem Zuschlagspreis und dem Gesammtbetrag der Anleihen. Bestimmte bisher zu den Provinzialbahnen gehörige Sachen bleiben auch fernerhin Eigenthum der Regierung, namentlich die Centralstation in La Plata, die Gürtelbahn und verschiedene besonders bezeichnete Ländereien. Der Käufer muss auf seine Kosten, aber nach einem von der Regierung zu genehmigenden Plane in La Plata auf einer ihm unentgeltlich zur Verfügung gestellten Grundfläche von 40 000 qm einen neuen Bahnhof bauen. 40 Jahre nach dem Verkauf hat die Regierung das Recht, die Bahnen wieder zu erwerben. Die Tarife sind nach einheitlichem, von der Provinz bestimmten Muster aufzustellen. Die Bewerber können mit ihrem Angebot zugleich eine Uebersicht derjenigen Linien, welche sie zu verlängern beabsichtigen, vorlegen. Während eines Zeitraums von 15 Jahren verpflichtet sich die Regierung keine Bahn oder Abzweigung, welche mit bestehenden Linien in Wettbewerb treten könnte, zu konzessioniren. 20 Jahre lang ist der Käufer von jeder Provinzial- und Gemeindesteuer befreit; auch wird sich die Provinz bei der Nationalregierung um Erlangung von Zollfreiheit für alle zum Eisenbahndienste bestimmten Betriebsmittel bemühen. Etwaige Streitigkeiten zwischen beiden Vertrag schliessenden Theilen werden durch Schiedsrichter geschlichtet.

Die zu vergebenden Linien sind folgende:

		im Werthe von	
1.	die Linie von Once nach Lujan . .	8 070 483,50	Piaster
2.	„ Riachuelo-Linie	503 706,57	„
3.	„ Linie nach Las Catalinas . . .	80 601,28	„
4.	„ „ von Merlo nach Saladillo	1 710 473,22	„
5.	„ „ „ Lujan nach Pergamino	2 847 205,42	„
6.	„ „ nach Nueve de Julio . .	3 138 388,97	„
7.	„ „ von Nueve de Julio nach Pehuajò	836 599,48	„
8.	„ „ von Pehuajò nach Trenque-Lauquen	770 879,89	„
9.	„ „ von Pergamino nach Junin	1 136 849,83	„
10.	„ „ nach San Nicolas	2 125 003,60	„
11.	„ „ von Temperley nach Canuelas	753 689,71	„
12.	„ „ von Ringuelet nach Brandzen	705 541,97	„
13.	„ „ von La Plata nach Hando	4 265 234,90	„

14. die Linie von Tolosa nach Ensenada	259 982,57	Piaster
15. „ „ „ Riachuelo nach dem Obstmarkt.	746 223,69	„
16. „ „ von Station Melchor Romero nach dem gleichnamigen Krankenhause . .	10 138,19	„
17. „ Zweigbahn nach der Station Arena	9 024,79	„
zusammen	27 970 027,58	Piaster

Die Fahrbetriebsmittel bestehen aus 123 Lokomotiven, 122 Personenwagen I., 67 II. Klasse, sowie 3 778 Güterwagen und sind nebst den Stationen, Telegraphenräumen usw. auf 7 917 262 Piaster geschätzt. Beide Summen zusammen betragen 35 887 290 Piaster Gold; denn der Ausschuss hat seine Schätzungen in Gold gemacht, indem er für die Fahrbetriebsmittel einen Aufschlag von 150%, für die Telegraphen, Bahnhöfe und Ländereien einen solchen von 210% seinen Schätzungen zu Grunde legte. Für das Betriebsrecht hat der Ausschuss einen Zuschlag von 30% der Gesammtsumme, also 10 766 187 Piaster in Anschlag gebracht, so dass nach seiner Schätzung die der Provinz Buenos Ayres gehörigen Eisenbahnen einen Gesammtwerth von 46 643 477 Piaster Gold besitzen.

Die von der Nationalregierung schon längst in Aussicht gestellten Zwangsmaassregeln gegen widerspenstige Eisenbahngesellschaften sind zur Wahrheit geworden; auf Vorschlag des Ministers des Innern hat der Präsident der Regierung einen Erlass unterzeichnet, nach welchem etwaige infolge der staatlichen Zinsengewähr an die Ost-Argentinische Bahn zu leistende Zinszuschüsse so lange zurückgehalten werden sollen, bis die Gesellschaft den Forderungen der Regierung bezüglich der Beschaffung von Betriebsmitteln und der Berechnung der Betriebsausgaben nachgekommen ist. Wider Erwarten hat die Gesellschaft nicht den vorausgesehenen Lärm geschlagen; es muss ihr wohl selbst das Recht der Regierung so einleuchtend erscheinen, dass sie es nicht zu verdunkeln hoffen kann.

Die Tarife der Buenos Ayres- und Rosariobahn werden in Silber oder Papiergeld eingehoben; da nun die Gesellschaft einen grossen Theil ihrer Ausgaben in Gold leisten muss, so hat sie sehr unter dem hohen Aufschlag auf Gold zu leiden. Die Regierung hat daher bewilligt, dass sie den Tarif um 10% erhöhe, wenn der Aufschlag auf Gold 121 bis 140%, um 20% bei 141—160% und um 30%, wenn er 161—180% beträgt.

Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Argentinien veranlassten im Jahre 1889 eine Einfuhr von 453 519 t im Werthe von 71 343 000 ℳ aus Argentinien nach Deutschland gegen 311 926 t im Werthe von 46 888 000 ℳ im Vorjahre, während die Ausfuhr aus Deutschland nach Argentinien 513 096 t im Werthe von 43 810 000 ℳ im Jahre 1889 betrug gegen 447 636 t im Werthe von 20 811 000 ℳ im Vorjahre.

Verschiedenes.

Neue Bahnkonzessionen in Mexiko.

Für eine vom Hafen von Guaymas nach den Kohlenländereien von Ures, Hermosillo, Guaymas und Alamos im Staate Sonara herzustellende Bahn hat Benigno V. Garcia die Konzession erhalten. Der Bau muss innerhalb 2 Jahren beginnen und innerhalb 7 Jahren beendet sein. Staatsbeihilfe wird nicht gewährt.

Ferner ist für eine schmalspurige Bahn von San Juan des los Llanos (Station der Interozeanischen Eisenbahn) über Santa Lugarda, Coyuaco, Zacapoatla und Tlatlauqui bis Texuitlan der Firma Carillo & Co. Konzession ertheilt. Zu dem binnen einem Jahre zu beginnenden und binnen 5 Jahren zu beendigenden Bau gewährt die Regierung eine Beihilfe von 6 000 D. für das Kilometer in 5 % Schuldverschreibungen.

Eine dritte Konzession ist dem General Berriozabal und dem Sebastian Camuchio verliehen für eine normalspurige Bahn von Tula an der Mexikanischen Centralbahn nach Zacualtipan unter Berührung der Städte Pachuca und Tulancingo im Staate Hidalgo, mit der Befugniss, die Strecke bis Tampico oder Tuxpam auszudehnen. Die gewöhnlichen Zugeständnisse der zollfreien Einführung des Materials sind hierbei ebenfalls gewährt, ebenso ist eine Staatsbeihilfe von 8 000 D. für das Kilometer, zahlbar in 5 % Schuldverschreibungen, versprochen.

Siehe auch Nr. 20 S. 222 d. Ztg. („Railr. Gazette.“)

Der Manchester Schifffahrtskanal.

Die Arbeiten an diesem grossartigen Bau, welcher vertragsgemäss bis Ende 1891 beendigt werden soll, sind so bedeutend vorgeschritten, dass die Bauunternehmer hoffen, schon vor dieser Zeit fertig zu werden. Interimistische Eisenbahnen in Länge von 200 Meilen Geleise sind gelegt, auf denen 166 Lokomotiven im Dienst sind. Längere Zeit hindurch soll Tag und Nacht gearbeitet werden. Die Docks zu Salford, welche gross genug sind, um die grössten Atlantisch-Ozean-Dampfer aufnehmen zu können, sind nahezu vollendet. Dieselben, nebst den Docks auf der Manchester-Seite des Kanals, werden etwa 5 Meilen Kaifläche darstellen. Die Unternehmer sind jetzt mit Vorbereitungen beschäftigt, um sich den nach Vollendung des Kanals erwarteten Verkehr zu sichern; es ist deshalb der erste einer Reihe von Ausflügen, welche im Laufe dieses Jahres stattfinden sollen, durch eine Anzahl von Grosskaufleuten aus Liverpool und Manchester und Schiffseigenthümern, begleitet von Kanalbeamten, jetzt unternommen, um die Oertlichkeiten zu sichern für Fracht- und Fabrikzwecke. („Railr. Gaz.“) H.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag VIII zu Theil II Heft 2 des Verbands-Gütertarifs mit neuen, bezw. abgeänderten Frachtsätzen des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 6 a, b, c, 11 und 14 b für einzelne Stationen in Kraft.

Die neue Fassung des Ausnahmetarifs 3 (für Wolle) und die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a (für Europäisches Holz) für den Verkehr mit Aussig (A. T. E.) gelten erst vom 15. Mai d. J. ab.

Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 22. März 1890. (714)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmüll. Die für Torfstreu und Torfmüll bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht in den Lokal- und Wechselverkehren der Preussischen Staatseisenbahnen bis zum 1. April d. J. gewährte Frachtermässigung von 25 % der regelmässigen Sätze des Spezialtarifs III bleibt bis zum 31. August d. J. in Kraft.

Berlin, den 25. März 1890. (715MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Deutscher Donau-Umschlagsverkehr nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Tarif vom 15. Juli 1887. Vom 1. April d. J. ab gelangt für die Beförderung von Zink in Blöcken und Platten, Spiauter, Rohzink, Zinkblech, Zinkabschnitzel, Zinkbrocken bei Aufgabe in Mengen von 5 000 und 10 000 kg von den diesseitigen Stationen Aschenbornschacht, Breslau O. S., Gleiwitz, Karolinegrube O. S. und R. O. U. E., Malapane, Morgenroth, Ohlau, Ruda, Rudzinitz, Scharley, Schoppinitz O. S. und R. O. U. E. nach den Rumänischen, Serbischen, Bulgarischen und Russischen Schiffsstationen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen der im I. Nachtrage zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr enthaltene Ausnahmetarif für Zinkbleche ausser Geltung gesetzt wird. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze geben die genannten Stationen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft.

Breslau, den 26. März 1890. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Durch den am 1. April d. J. erscheinenden Nachtrag XXV zum Gütertarife kommen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der besonderen Tarifvorschriften zu II B und der Ausnahmetarife, sowie neue Tarifkilometer für Station Alten und für die Stationen der Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen zur Einführung. Die Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. P. sind wegen Ueberganges der Strecke Stettin - Stargard in den Direktionsbezirk Bromberg ausgeschieden worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,15 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 26. März 1890. (717)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. I.)

Zu Nr. 26. (1890.)

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 4. Mit dem 1. April d. J. wird die Station Sedziszów der Galizischen Carl Ludwigbahn in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 25. März 1890. (718)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. April d. J. werden die Stationen Eichstedt i/Altmark, Gross-Möhringen und Schönfeld bei Stendal des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg und die Station Tangermünde der Stendal - Tangermünder Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen, Briquets und Koks nach den Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M. und Hannover etc. einbezogen. Die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ist von den betheiligten Stationen und unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 26. März 1890. (719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr für Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Langenschwalbach für den Verkehr mit den Stationen Braubach und Ems in den Ausnahmetarif 8 für Eisenerze etc. aufgenommen.

Näheres ist auf den bezeichneten Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. März 1890. (720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) und Elberfeld. Vom 1. April d. J. ab gelangt zu dem Gütertarif Frankfurt-Köln (rechtsrh.) der Nachtrag XII und zu dem Tarif Frankfurt-Elberfeld der Nachtrag IX zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Bestimmungen über Beförderung von Getreide in losem Zustande, anderweite Fassung der Bestimmungen über die Verwendung von Wagen mit anderm Ladegewicht als 10 000 kg, sowie anderweite Kontrolvorschriften für Sendungen zur Ausfuhr über See; ferner gelangen durch die Nachträge anderweite, theils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bockenheim, Frankfurt, Hanau und Höchst a/M., sowie weitere Aenderungen und Ergänzungen zur Einführung. Der Nachtrag XII zum Tarif Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) enthält ausserdem noch Tarifentfernungen für diejenigen Stationen, welche am 1. April d. J. aus dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld ausscheiden und in denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) übergehen. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterverwaltungen zu erfahren, durch welche die Nachträge auch käuflich zu beziehen sind.

Frankfurt a/M., den 21. März 1890. (721)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten im Binnenverkehr der unterzeichneten Direktion für den Verkehr zwischen den Stationen M.-Gladbach a/Bökel, M.-Gladbach a/Speik, Neersen-Neuwerk, Schiefbahn und Willich einerseits und verschiedenen Stationen andererseits ermässigte Entfernungen beziehungsweise Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Köln, den 29. März 1890. (722)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Hannover - Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 16 in Kraft. Derselbe enthält u. a. veränderte Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und „besonderer Bestimmungen“, sowie Entfernungen für den Verkehr der in den Direktionsbezirk Hannover übergegangenen Stationen der Strecke Uelzen-Langwedel mit den Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg.

Magdeburg, den 22. März 1890. (723)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten die Nachträge IX zu den Tarifheften Nr. 1, 2 und 4 und der Nachtrag X zum Tarifheft Nr. 3 in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt), Naunhof, Riesa-Elbkai und Trebanz-Treben, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmesätze für Eisen uud Stahl etc. im Verkehre nach Weipert und des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, sowie Berichtigungen.

Die mit der Berichtigung der Entfernung Annaberg-Rixheim verbundene Erhöhung tritt erst vom 15. Mai d. J. ab in Wirksamkeit.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 22. März 1890. (724)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag VII zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält neben der Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die an der Strecke Langwedel-Uelzen gelegenen Stationen aus Anlass des Uebergangs dieser Stationen in den Eisenbahn - Direktionsbezirk Hannover, Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., sowie der bestehenden Ausnahmetarife; ferner mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung Entfernungen für die Stationen Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wangenheim der Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen, sowie für die Station Alten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und einige Berichtigungen. Die durch letztere herbeigeführten unbedeutenden Frachterhöhungen treten erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 24. März 1890. (725)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Altona-, Berlin- und Hannover-Erfurter Staatsbahn - Güterverkehr. Vom 1. April d. J. ab wird die Fracht für die Beförderung von Braunkohlen-Darrsteinen (Briquetts) in Sendungen von mindestens 20 000 kg von den Stationen Ammendorf, Beutersitz, Bitterfeld, Deuben, Dobrilugk - Kirchhain, Dürrenberg, Greppin, Hennersdorf bei Dobrilugk, Hohenleipisch, Kötschau, Liebenwerda, Luckenau, Rückersdorf, Schönborn, Theissen und Zeitz Preuss. Staatsbhf. nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Burg-Lesum, Osterholz-Scharmbeck, Harburg Staatsbhf., Hamburg B, Stralsund, Bergen, Wolgast, Anklam, Greifswald, Stettin Central-Güterbahnhof, Swinemünde und Barth zu den Sätzen des Ausnahmetarifs, für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen der obengenannten Stationen.

Erfurt, den 24. März 1890. (726)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1890 gelangt zum Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg vom 1. August 1889 der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften.
3. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers. — Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altdamm, Carolinenhorst, Stargard i. Pm. und Zarnefanz; und anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Alexandrowo.
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. — Aufhebung des Ausnahmetarifs 8 für Kalirohsalze zum Düngen und Einführung des Ausnahmetarifs 8 für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben des Spezialtarifs III.

Die Nachträge sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgaben unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 18. März 1890. (727)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Bestimmungen unter II D. a Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen usw., Entfernungen für verschiedene Haltestellen etc., Aufhebung der Ausnahmetarife H für Erze, Schlacken usw. und K für gemahlene Thomasschlacken nach Belgien etc.

Soweit durch die Aufhebung des Ausnahmetarifs H Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 12. Mai d. J. in Gültigkeit. Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterabfertigungen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Köln, den 29. März 1890. (728)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. April 1890 treten für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main - Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Station Basel der Badischen und Elsass - Lothringischen Eisenbahnen neue Tarifhefte (II, III und

IV) in Kraft, durch welche die bezüglichen Tarifkilometer und Frachtsätze in den gleichbenannten Tarifheften vom 1. April 1886 und 1. Januar 1887 für die vorbezeichneten Verkehre, sowie in den Heften 1 bis 5 des Tarifs für den Westdeutschen Eisenbahnverband vom 1. September 1888 aufgehoben werden.

Im Verkehr mit einigen auf den Titelblättern der betreffenden neuen Tarifhefte bezeichneten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie der Badischen Staatseisenbahnen bleiben jedoch die seitherigen Tarifkilometer und Frachtsätze noch bis auf weiteres in Geltung.

Die neuen Tarife enthalten neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen. Ferner werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1b und c für Holz usw. im Verkehr mit den Stationen Göggingen, Josefslust, Krauchenwies, Mengen, Messkirch, Pfullendorf und Sigmaringen der Badischen Staatseisenbahnen, sowie verschiedene Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Gaskoks im Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen durch neue Ausnahmetarifsätze nicht ersetzt.

Die in den Tarifheften II, III und IV des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1890 für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Badischen Staatsbahnen nachgewiesenen Tarifkilometer und Frachtsätze kommen von dem genannten Tage ab auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen insoweit zur Anwendung, als für letztere Stationen Frachtsätze schon seither bestanden.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1890 in Geltung.

Die neuen Tarife sind bei den betreffenden Güterabfertigungen und in unserm Geschäftslokale käuflich zu haben.

Köln, den 26. März 1890. (729)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahntarif Frankfurt a/M. - Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen Bestimmungen über die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung, eine anderweite Fassung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg, eine Bestimmung wegen Uebergangs der an der Strecke Uelzen-Langwedel gelegenen Stationen in den Direktionsbezirk Hannover, ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den demnächst zur Eröffnung gelangenden Stationen der Neubaustrecke Berga - Kelbra - Stolberg - Rottleberode, Frachtsätze für Eil- und Stückgut, sowie den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit den Stationen der Kerkerbachbahn, sowie eine Ergänzung der Ausnahmetarife 13 für Braunkohlen etc. und 15 für Düngemittel etc.

Näheres ist bei den betheiligten Güterverwaltungen zu erfahren. (730)

Frankfurt a/M., den 24. März 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April d. J. werden die Haltestellen Corschenbroich, Dünn, Heerdt, Helenabrunn, Kaarst, Kaldenhausen und Niederheide des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) für die Beförderung von E i l- und F r a c h t s t ü c k g ü t e r n in die Gütertarife für den Rheinischen Nachbarverkehr und die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch) - Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt und anschliessende Privatbahnen, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg, sowie den Berlin-Westdeutschen Verkehr aufgenommen.

Mit demselben Tage kommt die für die Station Büttgen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) bestehende Beschränkung, nach welcher nur W a g e n l a d u n g s güter von und nach dieser Station befördert werden können, in Fortfall, so dass die Station Büttgen von genanntem Zeitpunkte ab dem unbeschränkten Güterverkehr dient.

Ueber die im Verkehr mit den neu aufgenommenen Haltestellen der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen geben die betheiligten Güterabfertigungen nähere Auskunft.

Köln, den 29. März 1890. (731)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güter - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab treten für den Verkehr mit den Stationen M.-Gladbach a/Speik, M.-Gladbach a/Bökel, Neersen-Neuwerk, Schiefbahn und Willich, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 22. März 1890. (732)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. April 1890 tritt zu dem Gütertarife vom 1. Juni 1888 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen, bereits veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen des Tarifs einen Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel, anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See, sowie Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 26. März 1890. (733)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Berlin - Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangt zu den Tarifen für die vorgenannten Verkehre je der Nachtrag IV zur Einführung, welche Aenderung der Bestimmung wegen Erhebung der Wägegebühren, Entfernungen und Sätze für die Station Graben-Neudorf der Badischen Staatsbahnen, Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine, sowie für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben usw. und Aenderung bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter enthalten. Diese Nachträge sind bei den von uns unterm 15. März v. J. bekannt gemachten Verkaufsstellen erhältlich.

Erfurt, den 25. März 1890. (734)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband sowie **Staatsbahnverkehre Magdeburg-Frankfurt a/M. und Magdeburg - Hannover.** Am 1. April d. J. treten die Nachträge X zu Theil II des Verbands-Gütertarifs, XIV zu den Tarifheften Nr. 1, 4 und 5, XV zu den Tarifheften Nr. 3 und 6 und XVI zu Tarifheft Nr. 7 in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, neue Frachtsätze für die Stationen Dresden-Elbkai, Naunhof, Riesa-Elbkai, Trebanz-Treben und Graben-Neudorf sowie für Fährbrücke-Lauterbach in Hessen und Salmünster-Heilbronn a. N., Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen der Werrabahnstrecke Marksuhl-Walldorf mit Ulflingen, Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen und Sätze der Ausnahmetarife Nr. 10 für Eisen und Stahl etc., Nr. 21/22 für bestimmte Stückgüter, Nr. 28 für Stückgüter, zur überseeischen Ausfuhr, neue Ausnahme - Frachtsätze für gebrannte Steine von Bexbach und Saargemünd nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, für Twiste von Oberursel nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, für Schiefertafeln, Griffel und Märbel von Stationen der Werrabahn nach den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen und für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc. im Verkehr zwischen einer grösseren Anzahl Verbandstationen. In dem gleichen Umfange, wie für Düngemittel etc. neue Frachtsätze eingeführt werden, gelangen die seitherigen Ausnahmesätze für Kalirohsalze zum Düngen zur Aufhebung und zwar soweit Erhöhungen eintreten erst mit dem 15. Mai 1890.

In gleicher Weise werden auch die in den Staatsbahnverkehren Magdeburg-Frankfurt a/M. und Magdeburg - Hannover noch in Geltung befindlichen Ausnahme-Frachtsätze für Kalirohsalze zum Düngen für den Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden aufgehoben. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 22. März 1890. (735)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Durch den am 1. April 1890 erscheinenden Nachtrag XXII zum Gütertarife kommen Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement“ und der „Besonderen Tarifvorschriften“, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue bezw. abgeänderte Tarifkilometer für mehrere Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Erfurt, sowie Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife zur Einführung. Durch letztere treten theilweise Frachterhöhungen ein, gültig vom 15. Mai d. J. ab.

Ferner werden aufgehoben die Entfernungen und Frachtsätze für die Haltestelle Leopoldinenweiche.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,20 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 23. März 1890. (736)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. G ü t e r t a r i f T h e i l II.

1. Diejenigen Sendungen nach M o s k a u, welche nach dem Theil II des Deutsch - Mittelrussischen Verband-Gütertarifs im Verkehr von den S t a t i o n e n A a c h e n, A a c h e n T., B a r m e n - R i t t e r s h a u s e n, B e r l i n O s t b a h n h o f, B e r l i n L e h r t e r B a h n h o f, H a m b u r g B, H a m b u r g L. H., F r a n k f u r t a/M. S t a a t s-

bahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof, Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Leipzig Berliner, Berlin-Anhalter, Eilenburger, Halle-Sorau-Gubener und Dresdener Bahnhof auf den beiden Beförderungswegen über Alexandrowo und über Grajewo, sowie nach dem Importtarif nach Moskau auf dem Wege über Wirballen-St. Petersburg zu gleichen Frachtsätzen befördert werden, werden zur Erreichung eines Natural-Verkehrsausgleichs, abweichend von den auf Seite 9 des fünften Nachtrages zu dem erstgenannten Verbandtarif enthaltenen Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Leitungsvorschrift

in der Zeit vom 21. bis einschliesslich den 29. April d. J. neuen Stils über Alexandrowo-Warschau-Brest und am 30. April, sowie in der Zeit vom 21. bis einschliesslich den 24. Mai d. J. neuen Stils über Johannisburg-Lyck-Grajewo-Brest

befördert werden.

2. Ferner sind diejenigen Sendungen nach Moskau von den Stationen Breslau M., Breslau O. S. und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof), welche nach den beiden vorbezeichneten Gütertarifen zu gleichen Frachtsätzen auf den Bahnwegen über Sosnowice, über Grajewo und über Wirballen-St. Petersburg befördert werden, zu demselben Zwecke, abweichend von den gedachten Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Routenvorschrift

vom 1. April d. J. neuen Stils ab stets über Wirballen-St. Petersburg

zu befördern.

Im übrigen bleiben die gedachten Verkehrsleitungsvorschriften auch ferner in Kraft.

Bromberg, den 17. März 1890. (737)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen Niederlindewiese (Lokalbahn Hansdorf-Ziegenhals) und Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnh.), Dresden-Friedrichstadt, Mügeln b/Pirna, Pirna und Schandau ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 27 (Kalk- und Kalksteine) von 0,82 *M.* zuzüglich 0,01 *M.* für 100 kg Kurszuschlag A in Kraft.

Dresden, den 22. März 1890. (738)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokal-Güterverkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt ein bis zum 30. September d. J. geltender Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche zur Weiterbeförderung nach Finnländischen Häfen bestimmt sind, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterverwaltungen in Lübeck und Hamburg zu beziehen.

Lübeck, den 25. März 1890. (739)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag V zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält die Bedingungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, Aenderungen der Bestimmungen über die Verwendung von Wagen von anderem Ladegewicht als 10000 kg, Ermässigungen von Kilometerentfernungen, neue Tarifkilometer für die Stationen Alten, Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen, Wangenheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Berga-Kelbra, Stolberg-Rottleberode, Uftrungen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Ergänzung von Stations-Tariftabellen und Anstosssätzen, sowie Einbeziehung der Werra-Eisenbahn und des Artikels „Schlackensand" in den Ausnahmetarif für Düngemittel usw.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 25. März 1890. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Braunkohlen und Briquettes. Am 1. April d. J. kommen ermässigte Frachtsätze zur Einführung für die Beförderung von Braunkohlen-Briquettes (Darrsteine und Nasspresssteine) bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg an einen Empfänger von den Stationen des diesseitigen Bezirks: Preuss.-Börnecke, Förderstedt, Frose, Gross-Weissand, Hecklingen, Helmstedt, Nachterstedt, Neuwegersleben, Offleben, Völpke und Wefensleben nach den Hafenplätzen Anclam, Barth, Brake, Bremen, Bremerhafen, Burg-Lesum, Elsfleth, Geestemünde, Greifswald, Hamburg, Harburg, Lauterbach auf Rügen, Nordenham, Osterholz-Scharmbeck, Ribnitz, Stettin, Stralsund, Swinemünde, Ueckermünde, Vegesack (Grohn-) und Wolgast.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungen der vorgenannten Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 25. März 1890. (741)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. April cr. erscheint ein Nachtrag VIII zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Derselbe enthält insbesondere: die Bedingungen, unter welchen seit dem 1. März cr. auf den Preussischen Staatsbahnen die Beförderung von Getreide und Kleie in loser Schüttung erfolgt; neue Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, oder durch besondere Ausnahmetarife gewährten Frachtsätze bei Ausfuhr über See; neue Entfernungen zwischen den Stationen Breslau Oderhafen, Pöpelwitz (Umschlag) und Zabikowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und sämmtlichen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin; einen Ausnahmetarif für Braunkohlen-Darrsteine von Hermannia nach den Hafenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife. Der Ausnahmetarif 14B für Eisenerze in Mengen von mindestens 10000 kg von Stettin nach Oberschlesien gelangt am 15. Mai cr. zur Aufhebung.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. März 1890. (742)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif. Am 1. April d. J. werden die Station Murow und die Haltestelle Dammer in den für Eisenerze, Kiesabbrände und Puddelofen- etc. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des diesseitigen Lokal-Gütertarifs als Versandstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 27. März 1890. (743)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr. Für die Zeit vom 1. April bis 11. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg, Reval, Riga und Libau loko und nach Moskau über St. Petersburg gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 26. März 1890. (744)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Zum Gütertarife Köln (rechtsrheinisch) etc.-Oldenburg vom 1. Juli 1887 wird mit dem 1. April d. J. der Nachtrag VII zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält ausser den Entfernungen und Frachtsätzen für verschiedene aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) übergegangenen Stationen anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. (745B)

Oldenburg, den 25. März 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. Oktober 1889 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen des Direktionsbezirks Erfurt.

Die Entfernungen kommen erst vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Strecke zur Anwendung.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güter- und Eilgutabfertigungen.

Elberfeld, den 26/3. 90. (746)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1890 tritt zu dem Gütertarife Hannover-Bromberg der erste Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Ergänzungen der Vorbemerkungen des Kilometerzeigers direkte Entfernungen und Frachtsätze

a) für die in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover übergehenden Stationen Bendingbostel, Brockhöfe, Ebstorf, Emmingen, Frielingen, Gr.-Lin-

teln, Münster, Soltau und Visselhövede;

b) für die in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg übergehenden Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pom., sowie für die Haltestelle Zarnefanz, Bezirk Bromberg;

c) anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Alexandrowo;

d) anderweite theilweise erleichterte Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter.

Hierdurch werden aufgehoben:

a) der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Bendingbostel, Brockhöfe, Ebstorf, Emmingen, Frielingen, Gr.-Linteln, Münster, Soltau und Visselhövede;

b) der Staatsbahn-Gütertarif Hannover-Berlin vom 15. Juli 1889 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard in Pommern.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 23. März 1890. (747)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Holz des Spezialtarifes II treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Goltsch-Jenikau nach Tetschen trs. . .	29,9 kr. Oe. W.
Von Goltsch-Jenikau nach Reichenberg loco und trs.	30,4 „ „ „
Von Goltsch-Jenikau nach Aussig loco und trs.	27,0 „ „ „
Von Cáslau nach Tetschen trs. . .	28,6 „ „ „
Von Sedletz-Kuttenberg nach Tetschen trs. .	27,4 „ „ „

Wien, den 22. März 1890. (748)
Oesterreich. Nordwestbahn.

---

2. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XXX. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre findet am 28. April 1890, Vormittags 10 Uhr, in Wien im Büreau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse 9, statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:

in Wien: bei der Centralkassa der Böhm. Westbahn, I. Elisabethstrasse Nr. 9,
„ Prag: bei der Betriebs-Hauptkassa und bei der Filiale der K. K. pr. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Frankfurt a/M.: bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Berlin: bei der Direktion der Diskontogesellschaft,

u. zw. in Wien bis zum 14. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 13. April mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, 25. März 1890. (749)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf der Nebenprodukte und Altmaterialien der Gasanstalten zu Witten, Hagen, Steele und Lennep. Angebotstermin am 12. April d. J., Vormittags 11 Uhr, in dem maschinentechnischen Büreau hier. Bedingungen nebst Massenverzeichniss können vom Kanzleirath Peltz hier gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ angefordert werden.

Elberfeld. 20/3. 90. (750)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 27. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 2. April 1890.

Inhalt:

Das Steiermärkische Lokalbahngesetz.

Von dipl. Ingenieur **Alfred Birk.**

I.

Man mag den gegenwärtigen Stand des Nebenbahnwesens in den einzelnen Kronländern Oesterreichs noch so wohlwollend betrachten und beurtheilen, man mag die Ziffern der Statistik, die seinen Werdeprozess erzählen, auch noch so günstig deuten und erklären, man wird doch niemals zu dem Schlusse gelangen, dass sich das Nebenbahnwesen Oesterreichs in der schwellenden Kraft jugendlich aufblühender Entwickelung befinde. Es hat bisher noch keine schrittweise, gleichmässige Ausbildung des Netzes stattgefunden, in welcher schliesslich doch wesentlich die Gewähr für eine gesunde Entwickelung liegt; nur vereinzelt, unvermittelt, oft weit mehr unter der Gunst glücklicher Verhältnisse, als unter der Einwirkung aussergewöhnlich dringenden Bedürfnisses werden ab und zu einzelne Nebenbahnen geschaffen. Mit begeisterten Reden wird jeder neue Verkehrsweg eingeweiht, mit kühnen Hoffnungen und glitzernden Versprechungen dem Betriebe übergeben — und wer so just aus dem eng umschlossenen Arbeitsgemache in die festesfrohe Versammlung träte, könnte in seiner Unbefangenheit wahrlich glauben: morgen werden an allen Ecken und Enden die Spaten in die Erde gestossen, werden die Nebenbahnen aus der Erde gestampft und den Ingenieuren die Baukapitalien in den flachen Händen wachsen.

Aber die Sache geht doch wesentlich ruhiger und gemächlicher vor sich, wie die Statistik der Nebenbahnen in Oesterreich wohl zur Genüge erweist. Ich will nur wenige Zahlen anführen und nur insoweit, als sie offiziell und verlässlich vorliegen. Danach wurden seit dem Jahre 1880, d. i. seit der Geltung des ersten „Lokalbahngesetzes" in Oesterreich zusammen 2339 km Nebenbahnen konzessionirt und zwar

im Jahre 1880	101 km	im Jahre 1884 . . . 428 km
„ „ 1881	501 „	„ „ 1885 . . . 306 „
„ „ 1882	329 „	„ „ 1886 . . . 593 „
„ „ 1883	86 „	„ I. Halbjahre 1887 — „

Es wurde also durchschnittlich im Jahre der Bau von 334 km Nebenbahnen sichergestellt, sofern man das erste Halbjahr 1887 ausser Betracht lässt. Wenn man nun erwägt, dass zu Anfang des Jahres 1880 in Oesterreich 11 300 km Eisenbahnen bestanden und zu Anfang des Jahres 1887 das Netz derselben eine Länge von 13 500 km erreicht hatte, also bei einer Flächenausdehnung Oesterreichs von 300 024 km² durchschnittlich 1 km Eisenbahnen auf 24,2 km² Bodenfläche entfällt, so wird man sich wohl dahin aussprechen müssen, dass ein jährlicher Zuwachs von rund 330 km sichergestellter Bahnen nicht als ein besonders erfreulicher Fortschritt bezeichnet werden kann. Es tritt diese langsame Entwickelung vielleicht noch schärfer hervor, wenn man einen Blick auf die Eisenbahnkarte Oesterreichs wirft und jene grossen Flächen betrachtet, welche noch von keinem Schienenwege durchzogen sind und zumeist doch alle Vorbedingungen für die Nothwendigkeit und Prosperität einer Nebenbahn besitzen. Die Wichtigkeit solcher Bahnen ist wohl von allen jenen Kreisen längst erkannt worden, welche an ihrer Schaffung zunächst betheiligt sind. Die Zahl der Konzessionen, welche in jedem Jahre zu Vorarbeiten für Nebenbahnen

ertheilt werden, ist eine sehr bedeutende; ich bedauere, dass mir keine Aufzeichnungen hierüber zu Gebote stehen, um das arge Missverhältniss zwischen den vorbereiteten Eisenbahnprojekten und den schliesslich durch die Konzession sichergestellten Linien ziffermässig zu erweisen. Viele jener Nebenbahnprojekte, für welche die Genehmigung zu Vorarbeiten eingeholt wird, gerathen über diese Vorarbeiten nicht hinaus; manche derselben aber werden in jeder Hinsicht nahezu konzessionsreif, um schliesslich doch wieder von der Bildfläche zu verschwinden. Es ist in den letzteren Jahren vorgekommen, dass Nebenbahnprojekte, für deren Durchführung der betreffende Landtag und auch andere Interessenten ihre finanzielle Unterstützung bereits zugesagt hatten, aufgegeben werden mussten, weil das restliche Kapital unter annehmbaren Modalitäten nicht beschafft werden konnte.

Man darf wohl, ohne Widerspruch zu begegnen, ganz entschieden aussprechen, dass der wunde Punkt des Nebenbahnwesens in Oesterreich in der schwierigen Beschaffung des zum Bau und Betriebe erforderlichen Kapitales, in der Zurückhaltung des letzteren gegenüber der Schaffung von Nebenbahnen liegt. In dem Berichte, mit welchem der Eisenbahnausschuss des Steiermärkischen Landtages diesem den „Lokalbahn-Gesetzentwurf" zur Genehmigung unterbreitete, ist dieser Umstand ausführlich erwähnt und durch interessante Beispiele erläutert. Der genannte Bericht weist darauf hin, dass in den meisten Fällen der Beitrag, welchen die Lokalinteressenten und das Land, mitunter — allerdings sehr selten — auch der Staat zum Baukapitale und zwar durch Uebernahme sogenannter Stammaktien zum Nennwertho liefert, nicht mehr als ein Drittel des gesammten Kapitalerfordernisses beträgt. Um nun die restlichen zwei Drittel zu beschaffen, erfolgt seitens des Projektanten oder Konzessionswerbers in der Regel die Ausgabe sogenannter Prioritätsaktien mit gewöhnlich 5% Vorzugsdividende, für deren Verzinsung und Amortisation eigentlich keinerlei Garantie vorhanden ist und die mithin erst handelsfähig werden, wenn durch den Betrieb der Bahn selbst Verzinsung und Amortisation durch das jährliche Erträgniss gesichert erscheinen. Behufs Uebernahme dieser Aktien muss sich der Projektant an bestimmte Finanzgruppen oder Kapitalisten wenden, also an Männer, die naturgemäss und auch berechtigter Weise sich nicht allein mit dem volkswirthschaftlichen Vortheile, welcher dem Lande aus der Schaffung der Nebenbahn erwächst, begnügen können, sondern aus dem zum Baue überlassenen Kapitale einen gewissen, in Zahlen ausdrückbaren Gewinn erzielen wollen. Bei der besonderen Eigenart der Prioritätsaktien ist ein solcher Gewinn nur dadurch erreichbar, dass diese Aktien unter ihrem Nennwerthe von der Finanzgruppe angekauft werden, so dass sich späterhin, sobald die Aktien handelsfähig erscheinen, eine entsprechende Differenz zwischen dem Ankaufs- und dem Verkaufswerthe derselben ergibt.

Die Kosten der Finanzirung eines Unternehmens fraglicher Art werden sich mithin um so höher stellen, je geringer die Zahl der zu begebenden Prioritätsaktien ist, je unbedeutender die Bahn in kommerzieller Hinsicht erscheint und je weniger zuversichtlich und verlässlich sich der Beweis für ihre Rentabilität gestaltet. Der obenerwähnte Bericht führt an, dass „im allergünstigsten Falle die Prioritätsaktien mit 85% des Nennwerthes übernommen werden", sich also bei zwei Dritttheilen des Kapitalerfordernisses ein Verlust von mindestens 15% ergibt, d. h. das nothwendige Baukapital wird um eben diesen Betrag erhöht. Eine weitere ziemlich bedeutende Erhöhung des Baukapitales wird dadurch hervorgerufen, dass die Kapitalsbeiträge gewöhnlich erst nach Eröffnung der Nebenbahn ausgezahlt werden und der Unternehmer sich daher in vielen Fällen zur Beschaffung eines Baukredites gezwungen sieht, welche Beschaffung zum mindesten mit einem Verluste von 10% des Effektiverfordernisses verbunden ist. Schliesslich muss auch noch der Baugewinn des Unternehmers in Betracht gezogen werden, er dürfte selten über 5% betragen und ist in dem eigentlichen Bauerforderniss schon mit einbezogen; da es dem Unternehmer aber nicht immer gelingt, alle Stammaktien direkt bei den Interessenten unterzubringen, so muss er seinen Gewinn ganz oder doch zum Theile in solchen Aktien suchen und er wird daher der Sicherheit halber statt mit 5% nun mit 10—15% Gewinn rechnen. Es stellt sich also die Beschaffung des Baukapitales für eine Nebenbahn unverhältnissmässig hoch; so wird z. B. eine Nebenbahn, welche effektiv nur 1 500 000 fl. kosten würde, ein Nominal-Anlagekapital von mindestens 1 950 000 fl. erfordern, d. h. ihre Anlagekosten erhöhen sich um 30%. Dies ist ein ganz bedeutender Faktor hinsichtlich der künftigen Rentabilität einer Eisenbahn, die in kommerzieller Beziehung auf bescheidener Stufe steht und für deren Bau und Betrieb die äusserste Oekonomie als oberster Grundsatz gilt.

Leider wird dieser Grundsatz nicht durchweg bis in seine letzten Konsequenzen festgehalten und dieser Umstand erschwert eben auch — wie schon angedeutet — die Flüssigmachung des Kapitales. Die Anwendung der schmalen Spur stösst in Oesterreich noch vielfach auf ganz ungerechtfertigten Widerspruch, und doch liegt in Oesterreich gleichwie in Sachsen das Heil des Nebenbahnwesens in der Schmalspur. Auch die Verwaltung und Organisation des Betriebes sind nur bei wenigen Nebenbahnen wirklich einfach und rationell; es ist, als ob man sich nicht frei machen könnte von jenen Prinzipien und Einrichtungen, welche sich bei den Hauptbahnen allmählich herausgebildet haben. Mit unbegreiflicher Aengstlichkeit wird der ganze kostspielige Apparat der Verwaltung, des Betriebes, der Kontrole usw. ohne Nothwendigkeit und Berechtigung nachgeahmt. Hierzu tritt noch ein weiterer Umstand, der auch in dem vorerwähnten Berichte des Steiermärkischen Eisenbahnausschusses nicht unerörtert geblieben ist, wir meinen die mitunter sehr weitgehenden Forderungen, die bezüglich Herstellung der Stationsanlagen und Ausrüstung der Bahn mit Fahrbetriebsmitteln seitens der maassgebenden Faktoren und namentlich in jenen Fällen gestellt werden, in welchen der Betrieb der Nebenbahn durch eine Hauptbahn erfolgt. Es kann ja nicht geleugnet werden, dass bei vielen Nebenbahnen der Reservefonds so gering bemessen wird, dass er späterhin, infolge Entwickelung des Verkehres oder militärischer Ereignisse, für nothwendig werdende Anschaffungen und Erweiterungsbauten nicht ausreicht. Sollte denn in Rücksicht auf den Umstand, dass es sich um die Entwickelung des Nebenbahnwesens handelt, nicht ein Weg gefunden werden können, um diesen vielleicht nicht immer in vollem Umfange berechtigten Forderungen in anderer Weise zu genügen, als durch obenbezeichneten Vorgang, durch welchen die Bahn zur Verzinsung eines brachliegenden Kapitales gezwungen wird und daher eine empfindliche Verminderung ihres Reinerträgnisses erleidet?

In dem Berichte des Steiermärkischen Landes- resp. Eisenbahnausschusses findet sich folgender Satz, der in lapidarem Stile den gegenwärtigen Stand des Nebenbahnwesens charakterisirt, und den ich aus diesem Grunde wörtlich citire. Er lautet: „Im grossen und ganzen werden die Lokalbahnen heute unökonomisch und theuer gebaut und ebenso verwaltet und stellen zumeist schon von Hause aus nicht lebensfähige Unternehmungen dar. Dass sich unter diesen Verhältnissen das Nebenbahnwesen nicht in der gewünschten Weise entwickeln konnte, ist selbstredend, ebenso wie es feststeht und durch viele Beispiele erhärtet wird, dass sich ökonomisch und mit billigem Gelde gebaute Lokalbahnen gut rentiren."

Ich habe versucht, die eben dargestellten Verhältnisse durch die Ergebnisse des Betriebes bei den bestehenden Nebenbahnen in Oesterreich zu illustriren und darum die maassgebenden Zahlen auf Grund der Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1889 in der nachfolgenden Tabelle I zusammengestellt. Ein wirklich zutreffendes Bild der gegenwärtig herrschen-

den Zustände lässt sich aber aus dieser Uebersicht nicht unmittelbar gewinnen. Abgesehen davon, dass die angegebenen Daten für das Jahr 1886 Geltung haben, da mir für die späteren Jahre noch keine offiziellen Mittheilungen zu Gebote stehen, so treten hier noch einige andere Umstände hinzu, die zur Beurtheilung der vorliegenden Zahlen nicht unbeachtet bleiben dürfen. Die angeführten Nebenbahnen sind fast ausnahmslos Verkehrswege von grosser kommerzieller Bedeutung; es ist ja ganz natürlich, dass dort, wo das Privatkapital an dem Baue von Nebenbahnen sich betheiligt, zuerst jene Linien hergestellt werden, deren Rentabilität von vornherein als ganz unzweifelhaft besteht. Bei den vom Staate gebauten, unter den drei ersten Posten angeführten Bahnen liegen die Verhältnisse schon ganz anders; diese Bahnen hatten nothleidenden Industrien aufzuhelfen. Für die Mehrzahl der in Oesterreich noch zu erbauenden Nebenbahnen wird dieses auch die bedeutendste Aufgabe, der hervorragendste Zweck sein. Ich habe ferner die auf 1 km Bahnlänge entfallende Zahl der Reisenden, der beförderten Güter und der vorhandenen Fahrbetriebsmittel angegeben. Diese Werthe, gegenseitig zusammengehalten, lassen eine annähernde Beurtheilung darüber zu, ob die Zahl der Fahrbetriebsmittel den bestehenden Verkehrsverhältnissen entspricht oder nicht. Doch darf auch hier nicht übersehen werden, und ich habe dies weiter oben auch schon angedeutet, dass man die gesteigerten Anforderungen an die Ausstattung der Bahn mit Fahrbetriebsmitteln usw. in neuerer Zeit eben erst auf Grund der Erfahrungen stellte, welche bei dem Betriebe der älteren Bahnen gesammelt wurden. Es dürfte vergleichshalber die Bemerkung interessant sein, dass die Baukosten der Bayerischen Nebenbahnen, welche vom Staate erbaut werden und als normalspurige Nebenbahnen weitgehende Beachtung verdienen, durchschnittlich für 1 km 50 669 *M.* und jene der mustergültigen Sächsischen Schmalspurbahnen durchschnittlich für 1 km 57 500 *M.* betragen haben, wobei zu erwähnen ist, dass sich dem Baue der letzteren Bahnen im allgemeinen weit grössere Terrainschwierigkeiten entgegenstellten, als jenem der Bayerischen Nebenbahnen; denn die Sächsischen Schmalspurbahnen müssen fast durchgehends als „Gebirgsbahnen" bezeichnet werden.

Tabelle I.

Postnummer	1 Namen der Nebenbahnen	2 Länge km	3 Baukosten für 1 km *M.*	4 Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen %	5 auf 1 km beförderte Reisende	 Fracht t	6 Verzinsung des Anlagekapitales %	7 Zahl der Lokomotiven für 1 km	 Personenwagen	 Güterwagen	8 Bemerkungen.
1	UnterJrauburg-Wolfsberg . .	38,0	101 084	95	1 516	1 256	0,13	0,10	0 20	0,80	ad Post 1, 2, 3. Staatsbahnen im
2	Mürzzuschlag-Neuberg	11,4	96 978	67	4 372	4 578	1.44	0,16	0 53	*)	Privatbetriebe. (Seit 1889 im
3	Ebersdorf-Würbenthal	20 5	58 550	97	1 587	2 002	0,16	0,09	0.15	*)	Staatsbahnbetriebe.)
4	Neutitscheiner Lokalbahn . . .	8,4	74 712	48	6 198	5 040	9 40	0 20	0 20	0,80	ad Post Nr. 7. Gebaut und be-
5	Oesterr.Lokal-Eisenb.-Gesellsch.	176.3	127 132	44	1 590	4 786	3,50	0,04	0 06	0,47	trieben von Krauss & Co.
6	Böhmische Kommerzialbahnen .	196,0	140 838	57	760	2 620	1,50	0 10	0,20	1,40	Die Zahlenwerthe der Rubri-
7	Kremsthalbahn	60,3	58 160	55	2 750	601	3,90	0 07	0 16	0,56	ken 4, 5, 6 und 7 sind den
8	Bozen-Meran	31,6	181 352	47	5 848	2 830	4,60	0.12	0.51	1,92	betreffenden Betriebsrechnun-
9	Stauding-Stramberg	18 6	129 254	55	1 868	8 929	6,50	0,16	0 15	4,09	gen für das Betriebsjahr 1886,
10	Kuttenberger Lokalbahn . . .	2,8	108 526	72	24 956	9 947	4,10	0.70	0,70	1,40	für welches die offiziellen
11	Bukowinaer Lokalbahn	103,0	39 830	48	176	234	0,60	*)	*)	*)	Daten mir vorgelegen haben,
	Durchschnittswerth .	—	101 492	62	—	—	3,26	0,16	0,26	1,34	entnommen.

*) Von der betriebführenden Bahn beigestellt.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Der Ausschuss für Personenverkehrs-Angelegenheiten im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat am 13. v. Mts. in Lugano die mit dem 1. Mai d. J. in Kraft tretenden diesjährigen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften festgestellt. Die Bedingung einer Rundreise, welche für das Deutsche Reich schon mit dem 1. November v. J. weggefallen war, kommt mit dem 1. Mai für das ganze Vereinsgebiet und die ausserdem betheiligten Schweizerischen, Belgischen, Dänischen und Skandinavischen Bahnen in Fortfall und können nunmehr überall auch Fahrscheinhefte für einfache Hin- und Rückfahrt zusammengestellt werden. Die Französischen Bahnen werden in den Verkehr einbezogen.

Betriebsergebnisse im Februar d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für die 75 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 679,90 Kilometer, folgendes: Im Februar d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 65 Bahnen, mit zusammen 35 009,41 km, höher und bei 10 Bahnen, mit zusammen 670,49 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 64 Bahnen, mit zusammen 34 400,82 km, höher und bei 11 Bahnen, mit zusammen 1 279,08 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 000 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 549 612 529 *M.* (282 816 550 *M.* Stammaktien, 80 881 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 185 914 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 250,39 km, so dass auf je 1 km 169 091 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden die Strecken Beyenburg-Langerfeld 6,40 km am 3. Februar, Solingen-Wald 6,09 km am 12. Februar (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld), und am 15. Februar Glöwen-Havelberg 8,91 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona). Vorläufig ausser Betrieb gesetzt wurde am 1. Februar die Strecke Kray-Wanne 8,81 km (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln).

Preussische Staatsbahnen.

Am 1. d. Mts. wird das Eisenbahn-Betriebsamt Essen der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld aufgelöst und treten deren Strecken in den Betriebsamts-Bezirk Essen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische).

In den Bezirken einzelner Königlichen Direktionen treten folgende Veränderungen ein:

I. Königliche Eisenbahndirektion Berlin.
Die Strecke Stettin-Stargard i. P. (bis jetzt zum Königlichen Betriebsamt Berlin-Stettin gehörig) tritt in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg (Betriebsamt in Stettin), (ebenso nach Betriebseröffnung die Strecke Gollnow-Cammin bezw. Wollin mit der Pachtstrecke Altdamm-Gollnow). Die Strecke Sagan-Sorau des Betriebsamts Breslau-Sommerfeld wird der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt unterstellt.

II. Königliche Eisenbahndirektion Bromberg.
Siehe ad I Strecke Stettin-Stargard.

III. Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische).
Die bisher dem Betriebsamt Essen der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld zugehörigen Strecken Ruhrort-Steele-Bochum-Dortmund-Holzwickede, Styrum-Oberhausen, Styrum-Duisburg, Kettwig (Brücke)-Mülheim a. d. R., Essen-Watten-scheid-Bochum-Herne, Essen-Caternberg-Bismarck i. W.-Herne, Werden-Essen, Bochum-Wanne, Steele-Dahlhausen-Langendreer, Langendreer - Witten, Witten - Dortmund, Dortmunderfeld-Huckarde, Bismarck i. W.-Winterswyk und Winterswyk-Bocholt (ohne die Hauptwerkstätte zu Witten) gehen von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) über und zwar zum Betriebsamt Essen, welches gleichzeitig die bisher zum Betriebsamt Düsseldorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinische) gehörigen Strecken Duisburg - Hochfeld mit Abzweigungen nach dem Rhein-Ruhrkanal usw. erhält. Dagegen werden die Strecken Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B.-M.), Düsseldorf-Gerresheim (rechtsrheinische) und Düsseldorf-Rath (B.-M.) nach Betriebseröffnung der Bahnanlagen zu Düsseldorf von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld übernommen.

IV. Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld.
Siehe Abgang und Zugang ad III.

V. Königliche Eisenbahndirektion Erfurt (Betriebsamt Halle).
Siehe Zugang ad I (Sagan-Sorau).

VI. Königliche Eisenbahndirektion Hannover.
Die Strecke Uelzen-Langwedel wird von der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg übernommen.

VII. Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.
Siehe ad VI Abgang (Uelzen-Langwedel).

Nach Eröffnung der betreffenden Bahnlinien treten ausserdem die nachstehend aufgeführten Bahnstrecken in die nachfolgend benannten Betriebsamts-Bezirke der

Königlichen Eisenbahndirektion Berlin:
a) Forst (i. d. Lausitz)-Weisswasser, Betriebsamt Cottbus.
b) Meseritz-Reppen, Betriebsamt Guben.
c) Bergen-Crampas-Sassnitz, Betriebsamt Stralsund.

Königlichen Eisenbahndirektion Breslau:
Freystadt-Waltersdorf-Reisicht, Betriebsamt Glogau.

Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg:
a) Gollnow-Kamin bezw. Wollin } Betriebsamt
b) mit Pachtstrecke Altdamm-Gollnow } Stettin.

Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.):
a) Lindern-Heinsberg, Betriebsamt Aachen.
b) Euskirchen-Münstereifel, Betriebsamt Köln.
c) Dülken-Brügge, Betriebsamt Crefeld.

Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) (nach der Betriebseröffnung der Bahnanlage bei Düsseldorf):
a) Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B.-M.) }
b) Düsseldorf-Gerresheim (Rh.) } Betriebsamt
c) Düsseldorf-Rath (B.-M.) } Düsseldorf,
welche Strecken bis jetzt zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld (Betriebsamt Düsseldorf) gehören.

Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld:
a) Sarnau-Frankenberg, Betriebsamt Altena (erbaut von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover).
b) Bensberg-Immekeppel, Betriebsamt Düsseldorf.
c) Elberfeld-Kronenberg, „ „

Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.:
Berga-Stolberg-Rottleberode, Betriebsamt Nordhausen.

Königlichen Eisenbahndirektion Altona:
Gremsmühlen-Lütjenburg, Betriebsamt Kiel.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses hat die Berathung der Vorlage, betreffend die Ausdehnung usw. des Staatsbahnnetzes beendet und nach Ablehnung der verschiedenen Petitionen den Gesetzentwurf in allen seinen Theilen unverändert nach den Vorschlägen der Regierung angenommen.

Gegen 100 Abgeordnete der konservativen, freikonservativen, Polnischen, nationalliberalen und Centrumspartei (aus dem Osten) beantragen im Abgeordnetenhause folgende Resolution, betreffend die Getreidetarife. zu fassen: „die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, zur Erleichterung des Versandes von Getreide, Malz und Mühlenfabrikaten aus den östlichen nach den westlichen Provinzen auf den Staatseisenbahnen einen Ausnahmetarif einzuführen, welcher für diese Verkehrsrichtung die bestehenden Frachtsätze auf weite Entfernungen in fallender Skala erheblich herabmindert."

Umtausch von Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen.

Die Inhaber der 4 % Berlin - Stettiner Eisenbahnobligationen II., III. und VI. Emission werden aufgefordert, ihre Obligationen, soweit diese zum Umtausche gegen Schuldverschreibungen der konsolidirten 3½ % Staatsanleihe abgestempelt worden sind, zur Ausführung des nach Maassgabe der Angebote vom 1. April bezw. 15. August 1889 erfolgenden Umtausches vom 1. April ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse hier, Leipziger Platz 17, einzureichen.

Es erfolgt ferner ab 1. April der Umtausch gegen Konsols für abgestempelte 4 % Köln - Mindener Prioritätsobligationen VI. Emission und VI. Emission Lit. B., ferner für abgestempelte 4 % Rheinische Prioritätsobligationen II. Serie sowie II. und III. Emission bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Köln (rechtsrheinische), Berlin usw. — Zum Umtausch einberufen sind also jetzt die 4 %

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Obligationen Lit. H und Emission von 1876,
Oberschlesischen Obligationen Lit. H,
Köln-Mindener Obligationen VI. Emission,
„ „ „ VI. „ Lit. B,
Rheinischen Obligationen II. Serie,
„ „ II. und III. Emission.

Beschränkung des Gebrauchs der Dampfpfeife.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Königlichen Eisenbahndirektionen betreffs der Anwendung der Lokomotiv-Dampfpfeifen einen Erlass zugehen lassen, demzufolge der Herr Minister eine Beschränkung der Signale im Interesse der Sicherheit des Betriebes und des darin beschäftigten Beamten- und Arbeiterpersonales nicht als zulässig erachtet, so dass sich eine gewisse Belästigung der in der Nähe der Eisenbahnen wohnenden Bevölkerung durch den Gebrauch der Dampfpfeife nicht vermeiden lässt. Der Herr Minister hält es jedoch für geboten, den Gebrauch der Dampfpfeife nach Zahl, Dauer und Stärke der Töne, soweit es die Betriebssicherheit irgend zulässt, einzuschränken. Zu dem Ende werden Anweisungen gegeben, dass niemals mehr Töne gegeben werden, als die Signalordnung vorschreibt. Was die Stärke der Töne angeht, so sollen die Tenderlokomotiven, welche nur kurze Züge zu befördern haben, kleine Pfeifen mit schwacher Tonstärke erhalten. Dagegen sollen die Lokomotiven mit besonderem Tender für Personenzüge künftig mit zwei Dampfpfeifen, einer kleinen mit schwacher Tonstärke und einer grösseren von mittelhoher Tonlage, und die Lokomotiven für Güterzüge ebenfalls mit zwei Pfeifen, einer kleinen und einer zweiten grösseren von tiefer Tonlage ausgerüstet werden. Die kleineren Pfeifen sind dabei künftig ausschliesslich beim Rangirdienst zu verwenden, während die grösseren Pfeifen nur zum Geben weithin hörbarer Signale benutzt werden dürfen.

Erhöhung der Tragfähigkeit für Güterwagen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach der „Magdeburger Zeitung" die Umwandlung der offenen Güterwagen des Preussischen Staatsbahn-Wagenparks von 10 t in solche von 12,5 t Tragfähigkeit genehmigt und eine so schleunige Ausführung der Maassregel angeordnet, dass sie thunlichst bis zum Herbst des laufenden Jahres bereits durchgeführt sein soll. Bezüglich der Beschaffung von Wagen mit noch höherer Tragfähigkeit, die aus den betheiligten Kreisen ebenfalls dringend gewünscht wird, ist die Entscheidung noch vorbehalten.

Salon-Krankenwagen.

Wie mitgetheilt wird, haben die Königlichen Eisenbahndirektionen einige Salonwagen besonders zum Krankentransport eingerichtet und mit Betten und allem zum Kranken-

transport Nöthigem ausgerüstet. Solche Wagen sind vorhanden in Altona, Köln, Erfurt, Wiesbaden, Hannover und Berlin (Stettiner Bahnhof). Die Wagen werden auf vorherige Bestellung auch auf jeder anderen Preussischen Staatsbahnstation den Reisenden zur Verfügung gestellt. Für die Benutzung eines Wagens sind 12 Billets I. Klasse zu lösen.

Aus Württemberg.

Gesetz, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in dem Rechnungsjahre 1890/91.

Das Königliche Staatsministerium hat dem ständischen Ausschuss den Entwurf des vorstehend bezeichneten Gesetzes zugehen lassen.

Der Gesetzentwurf lautet:

Art. 1. In dem Rechnungsjahre 1890/91 ist der Bau der nach Art. 2 des Gesetzes vom 28. Juni 1889, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1889/91, herzustellenden Eisenbahnstrecke von Honau über Kleinengstingen nach Münsingen in Angriff zu nehmen und es werden hierfür bestimmt 2 530 000 ℳ.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von den Betheiligten die Erstattung der Kosten der Vorarbeiten und der auf 210 000 ℳ veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt wird.

Art. 2. Eine Eisenbahn ist herzustellen von der Eisenbahnstation Waldenburg nach Künzelsau.

Hierfür kommen in Verwendung 1 030 000 ℳ.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von der Stadtgemeinde Künzelsau und den durch sie vertretenen weiteren Betheiligten die Erstattung der auf 120 000 ℳ veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt, sowie ein einmaliger Zuschuss zu den Baukosten von 20 000 ℳ geleistet wird.

Art. 3. Für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Bahnen werden 1 030 000 ℳ bestimmt und zwar:

1. für die Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim - Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen dieser Strecke und mit gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofs bei Heilbronn als erste Rate	250 000 ℳ
2. für die Erweiterung und Verbesserung der Verladegeleise und Einrichtungen für den Stückgüterverkehr auf dem Bahnhofe Stuttgart . .	380 000 „
3. für die Vergrösserung der Central-Wagenwerkstätte Cannstatt als erste Rate	400 000 „

Art. 4. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen werden	5 850 000 ℳ
und für die Ausstattung der Personenzüge mit der Westinghouse-Bremse	250 000 „
zusammen	6 100 000 ℳ

bestimmt.

Art. 5. Vorarbeiten sind auszuführen und es kommen hierfür in Verwendung:

a) zu einer direkten Verbindungsbahn zwischen Untertürkheim und Zuffenhausen	20 000 ℳ
zu einer direkten Verbindungsbahn zwischen Zuffenhausen und der Eisenbahnstation Hasenberg und für die Erweiterung der letzteren Station	10 000 „
b) für ein zweites Geleise auf der Bahnstrecke Hasenberg-Böblingen	10 000 „
zusammen	40 000 ℳ

Art. 6. An den Kosten der in Art. 3 bezeichneten Bauten sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der Gebäude, sowie für die Grundflächen der Stationen wie bisher von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten.

Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung werden bestimmt:

für die Bahn von Honau nach Münsingen ein Beitrag zu den in Art. 1 vorgesehenen Kosten von	2 500 000 ℳ
für die Bahn von Waldenburg nach Künzelsau ein Beitrag zu den in Art. 2 vorgesehenen Kosten von	330 000 „
für die nach Art. 5 auszuführenden Vorarbeiten	40 000 „

Zur Deckung des weiteren Bedarfs nach Art. 1—4 sind Staatsanlehen unter möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen.

Aus der Begründung zu dem Gesetzentwurf ist folgendes zu entnehmen:

Zu Art. 1. Eisenbahn von Honau nach Münsingen.

Nachdem beschlossen ist, dass die Bahnstrecke Reutlingen-Honau nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gebaut werden soll, konnte für die Fortsetzung der Bahn nach Münsingen ein anderes Bahnsystem nicht in Betracht kommen. Ebenso erscheint es begründet, für die Strecke Honau-Münsingen die normale Spurweite, welche für die Strecke Reutlingen-Honau angenommen ist, beizubehalten. Die Annahme der Schmalspur erschien schon aus dem Grunde unthunlich, weil bei der späteren Weiterführung der Bahn bis zur Donaubahn diese Verbindungsbahn zwischen der oberen Neckarbahn und der Donaubahn auch dem Durchgangsverkehr, wenn auch in beschränktem Umfang zu dienen haben wird.

Die in Vorschlag kommende Trasse für die Lokalbahn weicht abgesehen von der Zahnradstrecke nicht erheblich von der früheren Trasse für eine Hauptbahn ab. Die Benutzung der Strassen für die Schienenauflage hat sich als unthunlich erwiesen.

Hinter der Station Honau (525 m), der vorläufigen Endstation der Echazbahn, beginnt die Zahnradstrecke und zieht sich in der Steigung von 1 : 10 an dem steilen Thalhang die neue Strasse rechts lassend bis auf die Albhöhe hin, woselbst am höchsten Punkt bei Beginn des neben der Staatsstrasse zum bequemen Besuche des Lichtensteins anzulegenden Haltepunkts die Zahnradstrecke endigt.

Weiter sind an Stationen vorgesehen: der Bahnhof Gross- und Klein-Engstingen, die Haltestelle Kohlstetten, der Haltepunkt Offenhausen, die Bahnhöfe Gomadingen, Marbach und Münsingen. Der Bahnhof Münsingen liegt in der Höhe von 705 m.

Die Gesammtlänge der Bahn vom Ende des Bahnhofs Honau bis Ende des Bahnhofs Münsingen beträgt 23,38 km.

Ausser 2 Lauterbrücken kommen grössere Kunstbauten auf der ganzen Strecke nicht vor.

Was den Oberbau anbelangt, so wurde, wie für die Theilstrecke Reutlingen - Honau, das Querschwellensystem gewählt. Ebenso sollen, da die schweren Lokomotiven mit einem Achsdruck bis 14 t bis Münsingen durchlaufen sollen, die Schienen der Hauptbahn zur Verwendung gelangen. Für den Albaufstieg von Honau nach Lichtenstein sollen eiserne Querschwellen und die verbesserte Riggenbach'sche Zahnstange zur Verwendung gelangen, während für die Adhäsionsstrecke Lichtenstein-Münsingen forchene Querschwellen vorgesehen sind.

Da die Bewachung der Bahnstrecke nicht nöthig ist, so kann die Ausführung von Bahnwärterhäusern unterbleiben.

Es ist beabsichtigt, schwere dreifach gekuppelte Tendermaschinen nach gemischtem System (für Zahnrad und Adhäsionsbahn) konstruirt mit einem Dienstgewicht bis zu 40 t anzuschaffen, welche an der Spitze des Zuges die ganze Strecke Reutlingen-Münsingen durchfahren, und auf der Zahnradstrecke noch 90 t zu befördern imstande sind, so dass nöthigenfalls auf dieser Strecke mit 2 Lokomotiven nahezu dieselbe Leistung zu erzielen ist, wie auf der Adhäsionsstrecke 1 : 45 mit 1 Maschine.

Die Gesammtbaukosten für die Strecke Honau-Münsingen einschliesslich des Aufwandes für die Grunderwerbung und der Kosten für die Betriebsmittel sind auf 2 740 000 ℳ berechnet, worunter für Grunderwerbung im ganzen 210 000 ℳ begriffen sind. Die 2,03 km lange Zahnradstrecke kostet mit Grunderwerbung 790 000 ℳ.

Für die Gesammtstrecke Reutlingen-Münsingen ist der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben auf rund 45 500 ℳ berechnet. Danach würde bei einem Zinsfusse von 3,50 % ein Baukapital von 1 300 000 ℳ verzinst. Da der Bauaufwand für die Strecke Reutlingen - Münsingen auf 3 766 000 ℳ veranschlagt ist, so blieben 2 466 000 ℳ, oder rund 2,50 Millionen Mark ohne Aussicht auf einen Zinsertrag und wären à fonds perdu aufzubringen.

Die Königliche Regierung schlägt vor, diesen Betrag auf verfügbare Mittel der Restverwaltung zu verweisen.

Die Interessenten an der Strecke Honau-Münsingen haben die Erstattung der Grunderwerbungskosten und der Kosten für die Vorarbeiten, welche ihnen durch das Gesetz auferlegt werden soll, vorläufig zugesagt.

Der Beitrag der Betheiligten zum Bahnbau Reutlingen-Münsingen wird im ganzen 474 000 ℳ, 264 000 ℳ für Reutlingen-Honau, 210 000 ℳ für Honau-Münsingen betragen. Dazu kommt noch der Ersatz der Kosten der Vorarbeiten im Betrage von rund 9 600 ℳ und zwar 5 900 ℳ für Reutlingen-Honau, 3 700 ℳ für Honau-Münsingen.

Eine weitere Belastung der Betheiligten ist nach Ansicht der Königlichen Regierung mit Rücksicht auf die immerhin beschränktere Leistungsfähigkeit der Albgemeinden nicht angängig.

Zu Art. 2. Eisenbahn von Waldenburg nach Künzelsau.

Die Vorarbeiten für diese Bahn wurden auf Kosten der Betheiligten im Frühjahre 1889 aufgenommen und im Sommer desselben Jahres zu Ende geführt. Nach deren Ergebniss ist ein generelles Projekt und ein Voranschlag für eine nach der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung zu bauende und zu betreibende Bahn mit normaler Spurweite gefertigt worden.

Die Königliche Regierung befürwortet die Ausführung dieses Projektes.

Gegen die Ausführung der Bahn als Hauptbahn ist geltend gemacht, dass die Ueberschreitung der tief eingeschnittenen Thäler, so namentlich des Kocher- und Jagstthales, der Herstellung einer Hauptbahn, bei der stärkere Steigungen als 1:40 ausgeschlossen sind, so grosse technische Schwierigkeiten bieten würde, dass die Baukosten sich auf 250000 bis 300000 *M.* für das Kilometer, also für die Strecke Waldenburg-Künzelsau auf etwa 3,5 bis 4 Millionen Mark belaufen würden, dass aber der zu erwartende Verkehr kaum je eine solche Bedeutung erlangen werde, dass der Aufwand für eine Hauptbahn gerechtfertigt wäre.

Die normale Spurweite ist vorgesehen, einmal deshalb, weil bei der geringen Länge der Bahn die Kosten des Umladens bei der Wahl der Schmalspur in einem ungünstigen Verhältniss zu den Kosten des Transports stehen würden, dann aber war bezüglich dieser Frage von ausschlaggebender Bedeutung die Thatsache, dass die Benutzung der Staatsstrasse von Waldenburg nach Künzelsau zur Schienenauflage auch bei der Wahl der Schmalspur unmöglich ist, dass die Kosten der Erdarbeiten überhaupt gering sind und bei Annahme der Spur von 1 m keine erhebliche Ermässigung erfahren können. Die Benutzung der Staatsstrasse von Künzelsau nach Waldenburg für die Schienenauflage ist nicht thunlich, da wiederholt Steigungen bis zu 6 % auf grössere Längen vorkommen, so dass die Anwendung der Zahnstange an mehreren Stellen geboten wäre.

Nach dem zur Ausführung vorgeschlagenen Projekte kreuzt die Bahn nach dem Verlassen des Bahnhofs Waldenburg (350,2 m hoch gelegen) die Strasse nach Hesselbronn, woselbst ein Haltepunkt angenommen ist, passirt hinter Hesselbronn die Wasserscheide und senkt sich alsdann ins Kupferthal, um in der Höhe von 333,5 m den Bahnhof Kupferzell zu erreichen. Hinter der Station überschreitet die Bahn die Kupfer, passirt die Staatsstrasse nach Künzelsau im Niveau und tritt in das Lindenbachthal ein, um bei Kubach die Wasserscheide zwischen Kupfer und Kocher in der Höhe von 376 m zu überschreiten. Der höchste Punkt der Bahn liegt also 25,8 m über dem Bahnhofe Waldenburg. Von der Höhe bei Kubach fällt die Bahn rasch in das Künsbachthal und erreicht die für Haag und Künsbach gemeinschaftliche Haltestelle in der Höhe von 348,5 m. Die Linie folgt alsdann dem Laufe des Künsbaches bis dicht vor Künzelsau, überschreitet hier den Bach und endigt nach Ueberführung der neuen Staatsstrasse mit der Station Künzelsau in der Meereshöhe von 223,0 m.

Die Bahn hat eine Länge von 12,45 km.

Die stärkste Steigung beträgt 1:26,6 auf eine Länge von 1675,8 m.

Für den Oberbau ist angesichts der starken Steigung 1:26,6, welche die Anwendung von schweren Maschinen bedingt, das Oberbausystem der Hauptbahn mit Verwendung hölzerner Querschwellen vorgesehen.

Die Hochbauten sollen solid, aber so einfach als möglich hergestellt werden. Auf dem Haltepunkte Hesselbronn soll nur ein kleiner Perron zur Ausführung kommen. Für Kupferzell, Haag und Künzelsau ist die Einrichtung des Güterverkehrs vorgesehen. Nur auf der vorläufigen Endstation Künzelsau sind grössere Anlagen in Aussicht genommen. Die Ausführung von Wärterhäusern ist nicht beabsichtigt.

Die Baukosten betragen nach dem generellen Voranschlag einschliesslich der Kosten für Grunderwerbung und für Betriebsmittel 1170000 *M.* oder für das Kilometer rund 94000 *M.*

Ueber die wirthschaftlichen Verhältnisse der durch die Bahn Waldenburg-Künzelsau berührten Gegend und über das Bedürfniss der Anlage dieser Bahn enthält die Begründung auf Grund von Mittheilungen der Centralstelle für Gewerbe und Handel eine eingehende Darstellung. Sie kommt zu dem Ergebniss, dass in dem in Betracht kommenden Verkehrsgebiete für den grössten Theil seiner Bevölkerung der landwirthschaftliche Betrieb die Haupterwerbsquelle bildet und dass es an bedeutenderen industriellen Betrieben, welche in stetiger Weise die Eisenbahn mit grösseren Gütermassen zu versehen angethan wären, für jetzt noch fehlt, dass es aber keineswegs an Faktoren mangelt, die eine günstige Weiterentwickelung der Gegend verbürgen, wenn ihnen das belebende Element einer Eisenbahn zugesellt wird. Zu diesen Faktoren sind insbesondere zu zählen: die zahlreichen unbenutzten Wasserkräfte, vorhandene Arbeitslokalitäten, die billig zu erwerben sind, kleine vorhandene Betriebe, die einer Ausdehnung fähig sind, und eine in den Thälern in dürftigen Verhältnissen lebende fleissige Bevölkerung, aus welcher Arbeitskräfte genug und billig zu bekommen sein würden.

Was die voraussichtliche Rentabilität der Bahn betrifft, so kommt die Begründung zu dem Resultat, dass

die Einnahmen auf. . . . . 67500 *M.*,
„ Ausgaben „ . . . . . 43000 „

veranschlagt werden können, wonach als Reinertrag, wenn auch nicht sofort, so doch dann, wenn sich die Bahn im Laufe der Jahre in die Verkehrsgewohnheiten der Bevölkerung eingelebt haben wird, eine Summe von 24500 *M.* in Aussicht genommen werden kann. Dieser Ertrag würde bei einem Zinsfuss von $3^1/_2$ % zur Verzinsung eines Kapitals von 700000 *M.* ausreichen. Die Aufnahme eines Anlehens bis zu diesem Betrage sollte daher zulässig erscheinen. Eine Summe von 470000 *M.* würde ohne Zinsertrag bleiben und à fonds perdu aufzubringen sein.

Hieran ist der Betrag von 140000 *M.* und zwar die Kosten der Grunderwerbung im veranschlagten Betrag von rund 120000 *M.*, sowie ein baarer Zuschuss von 20000 *M.* von den Verkehrsinteressenten, nämlich der Stadt Künzelsau und den durch sie vertretenen weiteren Betheiligten aufzubringen, der Rest mit 330000 *M.* kann mit Rücksicht auf die Förderung der Interessen eines grösseren und wichtigeren Verkehrsbezirks auf verfügbare Mittel der Restverwaltung übernommen werden.

Mit der Stadtgemeinde Künzelsau ist ein entsprechender Vertrag zustande gekommen. Die Kosten der Projektbearbeitung im Betrage von 5300 *M.* hat die Stadt Künzelsau übernommen.

(Schluss folgt.)

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Genua-Ovada-Acqui-Asti. An dieser nach Gesetz vom 5. Juli 1882 zu erbauenden Bahn sind die vier Provinzen Alessandria, Cuneo, Genua und Turin sowie die Stadt Turin betheiligt. Die Baukosten sind auf 6600000 L. veranschlagt und haben sich jetzt die betheiligten Provinzen, Kreise und Gemeinden über die ihrerseits zu leistenden Zuschüsse usw. endgültig zu erklären.

Cuneo-Ventimiglia. Die kurze, nur 8,5 km lange Strecke Vievole-Tenda, deren Bau gegenwärtig verdungen worden, ist die schwierigste der ganzen Bahnlinie. Der Höhenunterschied der beiden Bahnhöfe beträgt 158 m, trotzdem ist die höchste Steigung in freier Bahn nur 2,5 % und in Tunnels nur 1,9 %. Von letzteren sind sieben erforderlich, von bezw. 1178, 2063, 86, 34, 127 116 und 2288 m Länge, der letzte im Halbkreis laufend, ferner ein Viadukt von fünf Bogen zu je 16 m Lichtweite, grösste Höhe 14 m, der Canareseviadukt von 42 m grösster Höhe mit drei Bogen zu je 16 und einem zu 10 m Weite, zwei Rojabrücken zu 16 und 14 m Spannung und die Alimondebrücke von 10 m. Die Bauzeit ist auf vier Jahre bemessen, dergestalt, dass die Strecke mit dem grossen Tendatunnel gleichzeitig, also zu Anfang 1895, betriebsfertig sein soll.

Der seitens der Staatsregierung bestimmte technische Direktor hat für die genannte Baustrecke der Anwendung der Zahnradbahn nach System Abt warm das Wort geredet. Durch letzteres würde nach den vorliegenden Berechnungen der erstgenannte Theil des Kostenanschlages von 9828000 L. auf etwas über 3600000 L. herabgemindert werden können, also sich eine ganz beträchtliche Ersparniss erzielen lassen.

Brembanabahn. Die Konzession der so genannten Bahn ab Bergamo nach S. Pellegrino ist seitens der Provinzialverwaltung von Bergamo für Bau und Betrieb beantragt worden mit dem gleichzeitigen Gesuch um eine kilometrische Beihilfe auf 70 Jahre.

Gallarate-Abbiategrasso-Pavia. Diese Bahnlinie, für welche die Konzessionsverhandlungen im Gange sind, und für welche eine staatliche Beihilfe von 2500 L. für 1 km auf 35 Jahre in Aussicht genommen wird, soll über Gallarate-Samarate-Lonate Pozzolo-Castano-Cuggiano-Mercallo-Magenta-Robecco-Cassinetta-Abbiategrasso und Bereguardo nach Pavia führen.

Rom, Ringbahn. Nach der „Riforma" liegt der Stadtverwaltung ein annehmbarer Entwurf für eine engere Ringbahn vor, welche an die Bahnhöfe Termini und Trastevere anschliesst.

Lokalbahn Neapel-Piedimonte d'Alife. Das Baukapital dieser Schmalspurbahn, welche über Aversa geführt werden soll, ist auf 8 Millionen Lire veranschlagt. Der Ausschuss der betheiligten Gemeinden hat bislang eine bedingungslose Beihilfe von 45000 L. zugesagt, und wird mit Rücksicht auf die Bedeutung der Linie auf eine kilometrische Beihilfe des Staates von 3000 L. gerechnet.

Bauvertrag. Der mit der „Allgemeinen Lokalbahngesellschaft zu Brüssel" abgeschlossene Vertrag bezüglich des

Baues der drei Bahnen ab Biella nach Sagliano-Balma, nach Cossato-Vallemosso und nach Occhieppo-Mongrande (vom König bereits anfangs November 1889 genehmigt), wird in Nr. 7 des „Monitore delle Strade Ferrate" seinem Wortlaut nach veröffentlicht; in diesem Vertrage haben die Grundsätze aus dem Gesetzentwurf für Lokalbahnen bereits Anwendung gefunden.

Verbindungslinie Trastevere-Termini. Die im Zuge dieser Strecke liegende hohe Tiberbrücke (eigentlich Viadukt) soll, statt aus Eisen, aus dem bereits wiederholt angewendeten und bewährten Stahl nach Martin-Siemens erbaut werden.

Sizilische Bahnen. Von der Linie Noto-Licata sind für nachstehende 7 Baustrecken die endgültigen Ausführungspläne genehmigt worden: Sampieri-Scicli 14,4 km, dann für Modica-Unter-Ragusa-Osteria Lupis-Villa Caruso-Corniso-Biscari-Terranova gleich 8,9 + 12,1 + 24,4 + 4,5 + 19,1 + 18,9 zusammen 87,9 km.

Venedig. Nachdem die Schwierigkeiten, welche bezüglich des Baues der Verbindungsbahn vom Hafenbahnhof nach den allgemeinen Speichern, namentlich wegen der Eisenbrücke über den Scomenzerakanal, zwischen der Königlichen Baubehörde und der Verwaltung des Adrianetzes entstanden waren, behoben worden, haben die Bauarbeiten ihren Fortgang genommen. Es handelte sich hauptsächlich um Aenderungen in dem seitens der Stadtverwaltung aufgestellten Entwurf.

Lokalbahnen der Provinz Foggia. Diese Bezeichnung betrifft ein Netz von zunächst zwei schmalspurigen Hauptlinien, welche in der Länge von 110 und 53 km von Motta ausgehend die bevölkerten und industriereichen Orte des Gargano verbinden und dem grossen Verkehr erschliessen sollen. Die Provinzialverwaltung sagt die Benutzung ihrer breit angelegten Strassen und in einzelnen Nothfällen auch noch erforderliche Landstreifen längs der Strassen zu, unter der Voraussetzung, dass auch die betreffenden Gemeinden sich in ähnlicher Weise betheiligen; unter der gleichen Voraussetzung hat eine Englische Gesellschaft einen Betrag von 8 650 000 L. für den Bau und die Betriebseinrichtung zu beschaffen sich anheischig gemacht. Der endgültige Bauentwurf soll in 6 Monaten, die Betriebseröffnung binnen 2½ Jahren nach dem Vertragsabschluss bewirkt sein.

Dampftram- und elektrische Bahnen.

Bergamo-Trezzo-Monza. Nachdem die ganze 37 km lange Dampftramlinie bereits Ende Januar landespolizeilich geprüft und abgenommen, sowie bezüglich des Dienstbetriebes noch einige abändernde Bestimmungen getroffen worden, ist der Betrieb am 12. Februar eröffnet worden.

Cremona-Ostiano. Am 1. Februar wurde dieser 22 km lange Dampftram dem allgemeinen Verkehr übergeben, nachdem im Frühjahr des Jahres 1887 die Provinzialverwaltung Cremona einen Betrag von 8 500 L. auf das Kilometer als unverzinslichen Zuschuss gezahlt hatte.

In Ostiano wird jetzt lebhaft für eine Verlängerung der Linie über Pralboino-Pavone-Leno-Bagnolo und S. Zeno bis Brescia gewirkt.

Chianti-Bahn. Dieser Dampftram soll von Florenz nach Greve laufen, und zwar mit Abzweigungen nach S. Casciano im Pesathal, insgesammt 42 km lang; ausser den beiden Hauptbahnhöfen zu Greve und S. Casciano sind vorläufig erst einige Haltestellen in Galluzzo, Tavarnuzze und Ponte Falciani vorgesehen worden. Die Bahn soll sowohl dem Personen- als dem Güterverkehr dienen, und zwar soll der Güterdienst in Florenz vom Kreuzbahnhof, sowie von dem auf dem Marsfelde neu zu erbauenden Bahnhofe seinen Ausgang nehmen. Bis zur Haltestelle Tavarnuzze, etwa auf 14 km, ist der Betrieb seit 20. Februar bereits eröffnet; die Vollendung der ganzen Linie soll noch im laufenden Jahre erfolgen.

Elektrische Bahn Florenz-Fiesole. Die Betriebseröffnung ist für den Monat April in Aussicht genommen.

Mittelmeernetz, neue Diensteintheilung.

Für den Bahnerhaltungs- und -Bewachungsdienst sowie für Bauten ist infolge der seither stattgefundenen Neueröffnungen eine anderweitige Abgrenzung und Bezeichnung der Dienstbezirke und Baukreise ab 1. Februar wie folgt ins Leben getreten:

I. Betriebsdirektion Turin mit den Inspektionsbezirken:

1. Turin mit den Strecken Turin-Susa-Modane (ohne diesen Bahnhof), Turin-Torre Pellice-Bricherasio-Barge, Turin-Asti (ohne d. Bhf.), Turin-Castelrosso, Chivasso-Aosta, Trofarello-Chieri, Chivasso-Casale (ohne ds.);

2. Novara: Novara-Castelrosso (ohne), Novara-Varallo, Novara-Domodossola, Novara-Arona, Oleggio-Pino, Arona-Sesto Calende, Novara-Mortara, Mortara-Vercelli, Mortara-Casale, Valenza (ohne)-Casale-Vercelli;

3. Mailand: Mailand-Chiasso (ohne), Mailand-Sesto Calende (ohne), Gallarate-Laveno (ohne), Gallarate-Varese, Rho-Novara (ohne), Mailand-Mortara (ohne), Mailand-Pavia;

4. Voghera: Alessandria (ohne)-Piacenza (ohne), Tortona-Pozzuolo, Voghera-Pavia (ohne), Pavia (ohne)-Torreberretti (ohne), Bressana-Broni, Mortara (ohne)-Cava Carbonara-Cava Manara;

5. Alessandria: Alessandria-Asti, Castagnole-Asti-Casale (ohne), Alessandria-Bra (ohne), Alessandria-S. Giuseppe (ohne), Alessandria-Novi, Novo-Pozzuolo (ohne), Alessandria-Mortara (ohne);

6. Bra: Carmagnola-Savona (ohne), Carrù-Mondovi, Trofarello (ohne)-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Airasca (ohne)-Cavallermaggiore-Bra, Cuneo-Vernante, Cuneo-Mondovi, Ceva-Priola, Moretta-Saluzzo;

7. Genua: Novi (ohne)-Genua, Genua-Ventimiglia, Hilfslinie dei Giovi, Genua P. P.-Genua P. B.;

8. Spezia: Genua P. B. (ohne)-Pisa P. N. (ohne), Avenza-Carrara, Spezia-Pontremoli;

9. Pisa: Livorno-Pisa-Florenz (ohne), Pisa P. N.-Pisa Hauptbhf., Pisa-Cecina, Colle Salvetti-Livorno, Cecina-Volterra;

10. Siena: Empoli (ohne)-Chiusi (ohne), Asciano-Montepescali (ohne);

11. Civitavecchia: Cecina (ohne)-Rom S. Paolo (ohne), Pontegalera-Fiumicino.

II. Betriebsdirektion mit den Bezirken:

12. Rom mit den Strecken Rom S. Paolo-Rom Termini, Rom S. Paolo-Rom Trastevere, Rom-Cancello (ohne), Ciampino-Frascati, Roccasecca-Arce, Cajanello-Roccaravindola;

13. Neapel: Cancello-Neapel, Cancello-Avellino-Prata-Pratola, Codola-Nocera, Neapel-Eboli, Neapel-Hafen, Castellamare-Torre Annunziata Hauptbhf.-Cancello, Torre Annunziata Hauptbhf.-Hafen, Castellamare-Gragnano, Castellamare-Hafen, Battipaglia-Pisciotta;

14. Potenza: Eboli (ohne)-Metaponto (ohne), Sicignano-Casalbuono;

15. Taranto: Taranto-Brindisi (ohne), Taranto-Sibari, Sibari-Cosenze;

16. Cotrone: Sibari (ohne)-Catanzaro Marina;

17. Reggio: Catanzaro Marina (ohne)-Reggio, Catanzaro Marina-Catanzaro-Sala, Reggio-Hafen und Reggio-Gioja Tauro. St.

Aus Südamerika.

Peru.

Der unter dem Namen „Vertrag Grace-Donoughmore" bekannte Versuch, die Darleiher der in den Jahren 1870 und 1872 aufgenommenen und seit 14 Jahren nicht verzinsten beiden Staatsanleihen zu befriedigen (mit dem wir uns bereits in Nr. 89 des Jahrgangs 1889 dieser Zeitung beschäftigten), hat endlich den erwünschten Abschluss erhalten. Nachdem dieser Vertrag nach wunderlichen Widersprüchen in der Volksvertretung schliesslich die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften gefunden, blieb die Genehmigung des Präsidenten aus, weil Chile sich weigerte den Theil der Peruanischen Staatsschuld, welcher auf die von ihm seit Februar 1882 besetzten und durch den Friedensvertrag von Ancon einverleibten südlichen Provinzen Perus, namentlich die reiche Provinz Tarapaca, entfällt, zu übernehmen. Durch diesen Friedensvertrag hatte sich Chile verpflichtet, von dem auf dem bezüglichen Gebiete bis zur Höhe von 1 Million Tonnen gewonnenen Guano die Hälfte des Verkaufsertrages den Peruanischen Staatsgläubigern zu überlassen; an diesen Vertrag hielt sich Chile und lehnte jede weitere Betheiligung an der Tilgung der Peruanischen Staatsschuld ab. Vorstellungen von Englischer Seite machten Chile nach langen Unterhandlungen geneigter und veranlassten es zu folgenden Zugeständnissen: 1. es überlässt den Peruanischen Staatsgläubigern die in den Bezirken Pabellon de Pica, Huanillos und Punta de Lobos vorhandenen, auf 80—100 000 t geschätzten Guanolager, 2. es verpflichtet sich 4 Jahre lang keinen Guano auszuführen und verzichtet auf die Ausbeutung der auf den Lobosinseln vorhandenen Lager, 3. es erstattet von dem in den genannten Provinzen seit Februar 1882 gewonnenen Guano 80 % des erzielten Ertrages, d. i. eine Summa von etwa 500 000 £ und 4. es überlässt den Staatsgläubigern die denselben gemäss dem Friedensvertrage zustehenden, aus Guanoverkäufen herrührenden und bei der Bank von England hinterlegten Summen in Höhe von etwa 450 000 £, bezw. nach Abschluss der Rechnungen von etwa 650 000 £. Diese Beträge werden an die Peruanischen Staatsgläubiger vertheilt bis auf eine Summe von 174 680 £, welche zum Ankauf der noch in Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen der Pisco-Ycabahn verwendet werden soll; diese letzteren wurden nämlich auf Grund eines im Jahre 1885 getroffenen und 1889 etwas abgeänderten Uebereinkommens an den Ausschuss der Staatsgläubiger

übertragen, doch blieb darauf noch der Rest von 174 680 £ zu zahlen. Nunmehr hat der Einigungsvertrag auch die Genehmigung des Präsidenten von Peru erhalten und eine am 13. Februar d. J. in London zusammengetretene Generalversammlung der Staatsgläubiger hat die zur Ausführung desselben erforderlichen Beschlüsse gefasst.

Der Vertrag, wie er nach vielfachen Wandlungen schliesslich aus den Verhandlungen hervorgegangen ist, gewährt den Staatsgläubigern hauptsächlich folgende Vortheile: 1. eine Jahresrente von 80 000 £ auf 33 Jahre, gewährleistet durch die Zolleinnahmen von Callao, 2. die Ueberlassung der Peruanischen Eisenbahnen (jedoch unter Festsetzung verschiedener Gegenverpflichtungen), 3. die Ausbeutung der im Peruanischen Staatsgebiete vorhandenen Guanolager bis zur Höhe von 2 Millionen Tonnen, ferner 1 Million Tonnen für die Verlängerung der Südbahn (Mollendo-Puno) bis Cuzco, 4. die Ueberlassung von 2 Millionen Hektar Land, 5. das Recht, eine Verbindung zwischen der Südbahn und dem an der Bolivianischen Grenze gelegenen Titicacahafen Desaguadero herzustellen und für immer zu behalten, 6. das Recht, eine Eisenbahnverbindung mit den Schifffahrtsstrassen des Amazonenstromes herzustellen und für immer zu behalten, sowie für jedes Kilometer Baulänge 6 000 ha Land auszusuchen und in Besitz zu nehmen, 7. endlich hat Grace mit Genehmigung der Regierung die ihm im Jahre 1885 ertheilte Konzession der Silberbergwerke von Cerro de Pasco, welche trotz des noch üblichen gänzlich veralteten Verfahrens einen jährlichen Ertrag von 400 000 £ liefern, den Staatsgläubigern überlassen.

Die von den letzteren zu übernehmenden Verpflichtungen bestehen: 1. in der Verlängerung der Centralbahn bis Oroya (also um 80 km) und der Südbahn bis Sicuani (66 km), sowie in der Ausdehnung der übrigen Bahnen um 184 km, jedoch nach den den Staatsgläubigern angemessen erscheinenden Richtungen, 2. in der Entschädigung der ehemaligen Erbauer, sowie der bisherigen Pächter der Eisenbahnen (über die Hauptpunkte dieser Entschädigung ist zwischen den Betheiligten bereits eine Einigung erzielt), 3. in der Entrichtung einer Summe von 240 000 £ an die Peruanische Regierung (dieselbe wird indessen nicht baar bezahlt, sondern durch Verzichtleistung auf die den Staatsgläubigern zustehende, durch die Zolleinnahme von Callao gewährleistete Jahresrente von 80 000 £ auf 3 Jahre abgerechnet), endlich 4. in der Bezahlung einer sich auf 250 000 £ belaufenden Summe behufs Deckung anderer Lasten, der Regelungs- und Umwandlungskosten, sowie des Betriebskapitals.

Den Hauptpunkt dieses Vertrages bildet die Ueberlassung der 7 Eisenbahnlinien; um die Betriebsführung zu erleichtern, den Ausbau zu sichern und die mit den Erbauern und anderen Betheiligten zu regelnden Fragen zu vereinfachen, wird jedes Netz einer besonderen Gesellschaft, welche dasselbe erwirbt und betreibt, überlassen. Von den Antheilscheinen dieser Gesellschaften, welche von ihrer Ausgabe an sämmtlich als voll eingezahlt gelten, bleiben $^7/_9$ Eigenthum einer aus der Gesammtheit der Peruanischen Staatsgläubiger zu gründenden Genossenschaft; der Rest dient zur Entschädigung der Erbauer und Pächter. Die Genossenschaft der Staatsgläubiger wird daher die unbehinderte Verfügungsfähigkeit über die verschiedenen Eisenbahnen haben und unter der Form des Gewinnantheils den Reinertrag derselben erhalten; ausserdem wird für die Uebertragung der Süd- und Centralbahn ein Reinertrag von 100 000 £ gesichert werden. Fünf dieser Bahnen werden Verlängerungen und Verbesserungen erhalten, wie dies aus der folgenden Uebersicht zu ersehen ist; dieselbe zeigt im übrigen die jetzige Länge und die beabsichtigte nach erfolgtem Ausbau, das für die 5 Betriebsgesellschaften in Aussicht genommene Aktienkapital, sowie dessen Vertheilung auf die Staats- und anderen Gläubiger, die zur Ausführung der beabsichtigten Neubauten veranschlagten Beträge, endlich das Reinerträgniss, welches die Bahnen jetzt bringen und das sie nach erfolgtem Ausbau bringen dürften. Für die Chimbotebahn und die Pisco-Ycabahn sind keine Angaben gemacht, weil dieselben in dem bisherigen Pachtverhältniss auch ferner bleiben, während die Genossenschaft der Staatsgläubiger als Verpächter gilt.

Bezeichnung der Bahn	Länge jetzige	Länge künftige	Gesammt-Aktien-kapital	an dem Aktienkapital haben Antheil die Staats-Gläubiger	an dem Aktienkapital haben Antheil andere Gläubiger	für Verlängerungen und Verbesserungen sind veranschlagt	Reinertrag jetziger	Reinertrag nach erfolgtem Ausbau zu erwartender
	km	km	£	£	£	£	£	£
Payta-Piura	96,6	96,6	100 000	55 000	45 000	73 000	6 705	10 000
Pocasmayo-Guadaloupe	90,1	128,7	200 000	200 000	—	106 000	7 074	26 000
Salaverry-Trujillo	91,7	107,8	500 000	440 000	60 000	157 000	12 951	25 000
Chimbotebahn	51,5	51,5	—	—	—	—	—	—
Centralbahn nebst Zweigbahn nach Anan	178,6	387,8	2 000 000	1 330 000	670 000	2 070 000	50 000	300 000
Pisco-Yca	74,0	74,0	—	—	—	—	—	—
Südbahn	655,0	721,0	2 600 000	2 225 000	375 000	806 000	50 000	185 000
zusammen	1 227,5	1 567,4	5 400 000	4 250 000	1 150 000	3 212 000	126 730	546 000

Wie aus vorstehender Nachweisung ersichtlich, erfordert der Ausbau des Eisenbahnnetzes einen Betrag von 3 212 000 £, indessen wird diese Ausgabe aller Wahrscheinlichkeit nach nur fruchtbringend wirken, da sie anstatt eines Reinertrages von jetzt 126 000 £ künftig einen solchen von 540 000 £ erwarten lässt. Ausserdem wird zur Hebung des Verkehrs der wichtigen Südbahn, welche schon jetzt vermittelst des Titicacasees einen Abzugskanal für den Verkehr Bolivias bildet, zunächst eine Verbindung von Puno längs des Titicacasees bis Desaguadero an der Bolivianischen Grenze hergestellt werden, so dass die zeitraubende und kostspielige Umladung entbehrlich wird; für diese Strecke ist seitens der Peruanischen Regierung die Konzession bereits ertheilt. Ferner beabsichtigt man aber diese Linie von dem Orte Desaguadero bis la Paz, der Haupthandelsstadt von Bolivia, zu verlängern und eine Abzweigung nach Oruro*), dem an dem Desaguaderoflusse gelegenen Mittelpunkte eines wichtigen Bergwerkbezirks, herzustellen; das Konzessionsgesuch ist der Bolivianischen Regierung unterbreitet und man hofft, dass dieselbe eine Zinsengewähr übernehmen und ausgedehnte Landstriche überlassen werde. Die zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten und sonstigen Verpflichtungen nöthigen Verträge sind bereits abgeschlossen; die Mittel zum Ausbau des Eisenbahnnetzes sollen durch Ausgabe von Schuldverschreibungen aufgebracht werden.

Die von den Staatsgläubigern in Aussicht genommenen Reineinnahmen bestehen für jetzt 1. in einem Reinertrage der Eisenbahnen von 126 000 £, 2. in der Staatsrente von 80 000 £ und 3. in Guanoverkäufen 160 000 £, zusammen also in 366 000 £. Nach dem in 3 bis 4 Jahren erfolgten Ausbau des Eisenbahnnetzes ist von den Peruanischen Bahnen ein Ertrag von 546 000 Pfund Sterling, von der Bolivianischen Bahn ein solcher von 100 000 £, eine Staatsrente von 80 000 £ und aus dem Verkaufe von Guano ein Ertrag von 200 000 £, zusammen also 926 000 £ in Aussicht genommen; hierzu würden noch die Reinerträge der Pisco-Yca- und der Chimbotebahn treten.

Die von den ehemaligen Gläubigern des Peruanischen Staates gebildete Gesellschaft, welche alle diese Rechte und Pflichten erhält, nimmt den Namen „The Peruvian Railways and Development Corporation" an und verfügt über ein Kapital im Nennwerthe von 16 500 000 £, und zwar 7 500 000 £ 4 % Vorzugs-Antheilscheine und 9 Millionen Pfund Sterling gewöhnliche Antheilscheine; die als voll eingezahlt betrachteten Antheilscheine werden gegen die Schuldscheine der Anleihen von 1870 und 1872 eingetauscht, so dass die bisherigen Gläubiger in den Besitz der ertheilten Konzessionen treten, also Aktionäre der neuen Gesellschaft werden. Bei der Regelung des Umtausches ging man davon aus, dass nach einem Uebereinkommen von 1876 die Schuldverschreibungen der Anleihe von 1870 ein Fünftel mehr Zinsen als diejenigen von 1872 zu beanspruchen haben; demzufolge erhielten die ersteren für 100 £ Nennwerth 24 £ in Vorzugs-Antheilscheinen, 30 £ in gewöhnlichen Antheilscheinen und 3 £ baar, zusammen also 57 %, die letzteren dagegen nur 20 bezw. 25 und 2,50 £, zusammen 47,50 %. Der jetzige Ertrag der ertheilten Konzessionen wird zur Deckung der Verwaltungskosten, sowie zur Verzinsung der zu schaffenden Schuldverschreibungen und der Vorzugs-Antheilscheine ausreichen, während die gewöhnlichen Antheilscheine auf die Aussichten der Zukunft angewiesen sind.

*) Oruro ist auch als Endpunkt der von Chile ausgehenden Autofagasta- und Bolivia-Railway in Aussicht genommen. Vergl. Nr. 14 Jahrg. 1889 d. Ztg.

Personalnachrichten.

Elsass-Lothringen.

Der bisherige Eisenbahn-Betriebsdirektor Wilhelm Volkmar ist zum Regierungsrath und Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, und der bisherige Eisenbahn-Maschineninspektor Eduard Hüster zum Eisenbahn-Betriebsdirektor ernannt; ferner wurde dem Eisenbahnsekretär Eduard Robert Fiebelkorn zu Strassburg i. E. bei seinem Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Rechnungsrath verliehen.

Berichtigung.

In dem Aufsatz: „Auch ein Wort zu Gunsten unserer III. Wagenklasse“ in Nr. 26 dieser Zeitung muss es auf Seite 270 Spalte 2 in der 5. Zeile von oben statt Längsplatten „Längslatten“ und in derselben Spalte Zeile 14 statt Fussoberkante „Fussbodenoberkante“ heissen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Für die im Nachtrag XI zum Bayerisch-Elsässischen Gütertarif vom 1. Mai 1882 nur mit Ausnahmefrachtsätzen für Holz versehenen Bayerischen Stationen Gotteszell, Kirchseeon und Thalham werden theilweise auch Frachtsätze für die allgemeinen Tarifklassen eingeführt. Ferner sind auf Seite 19 des XI. Nachtrages unter den bei Bennweier genannten Bayerischen Stationen, welche an Colmar anstossen, die Stationen Harbatzhofen, Immenstadt und Sonthofen nachzutragen und unter Gross-Moyeuvre ist die Gruppenbezeichnung „15 und 17“ auf „16 und 17“ zu berichtigen.

München, den 25. März 1890. (751)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rrh.) etc.-Bromberg etc. Der in dem vorbezeichneten Verkehre eingeführte Ausnahmetarif 13 für geringwerthige Massenartikel findet vom 1. April d. J. ab auch im Verkehre mit Stationen der Ostpreussischen Südbahn Anwendung.

Köln, den 27. März 1890. (752)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahntarif Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. April l. J. kommt ein Nachtrag VII zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält Bestimmungen über die Beförderung von Getreide und Kleie in loser Schüttung, Aenderung der Bestimmung über Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg, abgeänderte Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, Aenderung eines Stationsnamens, Tarifsätze für Eil- und Stückgut im Verkehre mit Stationen der Kerkerbach-Eisenbahn, Erhöhung einiger Tarifsätze im Verkehre mit Station Nordhausen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife 1 für Holz, 13 für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See, 17 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und 19 für Düngemittel, Erde etc., sowie einen neuen Ausnahmetarif für eiserne Dampfkessel, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr und einen neuen Ausnahmetarif für Braunkohlen-Darrsteine von Calbe (Stadt), Frielendorf, Oberröblingen a. See, Stedten und Teutschenthal nach Bremen, Bremerhafen, Burg-Lesum, Geestemünde, Harburg, Osterholz-Scharmbeck und Vegesack (Grohn).

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (753)

Frankfurt a/M., den 26. März 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Magdeburg. Der am 1. Januar d. J. im Verkehre zwischen sämmtlichen Stationen der Preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, ferner für Kies, Grand, Sand etc., sowie Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze und Pressrückstände der Rübenzucker-Erzeugung findet vom 5. k. Mts. ab auch für die Station Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn Anwendung.

Magdeburg, den 28. März 1890. (754)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1890 wird der Nachtrag V zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau herausgegeben; derselbe enthält:

1. Eine Ergänzung zu den Bestimmungen des Betriebsreglements, betreffs Beförderung lose verladener Kleie von Sosnowice W. W. E.
2. Aenderungen zu den Tarifvorschriften, betreffend neue Kontrolvorschriften über die Anwendung der Frachtsätze bei Ausfuhr über See.
3. Bedingungen, unter welchen die Beförderung von Getreide und Kleie in unverpacktem Zustande übernommen wird.
4. Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
5. Bestimmung über die Frachtberechnung für Orzechowo und Orzechowo-Warthehafen.
6. Aufhebung der Haltestelle Leopoldinenweiche des Direktionsbezirks Breslau.
7. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse für Idaweiche, Oswitz und Schiedlow.
8. Kürzere Entfernungen für den Verkehr mit Alexandrowo.
9. Uebertritt des Verkehrs der Stationen Altdamm, Carolinenhorst und Stargard i. Pm. in den Tarif und neue Entfernungen für die Haltestelle Zabikowo.
10. Aenderung der Vorschriften zu dem Ausnahmetarif 1 B und der Anmerkung zu den Bestimmungen der Ausnahmetarife 8, 19 und 21.
11. Uebernahme der Ausnahmetarifsätze für Getreide usw., Eisenwaaren und Faconeisen, Holz des Spezialtarifs II und für Braunkohlen, Steinkohlen, Torf usw. für den Verkehr mit Altdamm, Carolinenhorst und Stargard in Pm.
12. Aufnahme von Gostyn und Schiedlow in den Ausnahmetarif 20 für Torf und Torfmull als Versandstationen.
13. Berichtigungen von Druckfehlern und Aenderung der Schreibweise der Stationsnamen in Cosel-Kandrzin und Cosel (Stadt).

Druckstücke des Nachtrags V sind durch Vermittelung unserer Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 25 ₰ zu beziehen.

Bromberg, den 24. März 1890. (755)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Ausnahmetarif 1 B für bestimmte Stückgüter (Metalle und Metallwaaren) auf folgende Holzwaaren ausgedehnt:

1. Holzwaaren aller Art, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt;
2. Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke unbearbeitet;
3. Schachteln aus Holz, neu, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Ferner wird der vorletzte Absatz der Bestimmungen über die Frachtberechnung etc. dieses Ausnahmetarifs (Seite 20 des Heftes Nr. 3) in folgender Weise abgeändert:

„Dieser Ausnahmetarif findet keine Anwendung:

a) auf Gegenstände, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, wozu jedoch lange Gegenstände von Eisen oder Stahl, von Schienen, Stangen, Träger und dergleichen, sowie die zu den Holzwaaren des Spezialtarifs II gehörenden langen Gegenstände, für welche der Ausnahmetarif Platz greift, nicht gerechnet werden,
b) auf die dem Sperrigkeitszuschlag unterliegenden Güter.“

München, den 23. März 1890. (756)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält u. a. neue Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und besonderer Bestimmungen, sowie Entfernungen für den Verkehr mit der neu aufgenommenen Station Grüppenbühren der Oldenburgischen Staatsbahn.

Magdeburg, den 27. März 1890. (757)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. treten der Nachtrag II zum Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und der Nachtrag VI zu Theil II des Lokal-Gütertarifs in Kraft.

Diese Nachträge enthalten u. a. Aenderungen der Tarife für Nebengebühren, sowie neue Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenbriquets und Braunkohlenkokes von Borna, Frohburg, Groitzsch, Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz und Zeitz. Abdrücke dieser Nachträge können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 27. März 1890. (758)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife sowie dem Gütertarife zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und Mannheim (Bad. Bahn) und Sachsenhausen (Staatsbahn) andererseits tritt am 1. April der

XIII. Nachtrag in Kraft. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 25. März 1890. (759)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main - Neckarbahn. Zum Gütertarife zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. etc. und der Main-Neckar-Eisenbahn tritt am 1. April l. J. der IV. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält unter anderm Aenderungen des Waarenverzeichnisses einzelner Ausnahmetarife sowie Tarifentfernungen mit Stationen der Neubaustrecke Berga - Kelbra - Rottleberode und neue direkte Sätze für Eil- und Frachtstückgut mit Stationen der Kerkerbachbahn. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 24. März 1890. (760)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Unter Aufhebung des auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Basel Bad. Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen Reglements und Tarifs für den Transport von lebenden Thieren auf den Schweizerischen Bahnen vom 1. Januar 1877 ist mit Gültigkeit vom 1. April 1890 ein neues Reglement nebst Tarif erschienen.

Die Taxtabellen haben keine Aenderung erfahren.

Das neue Reglement etc. kann von dem diesseitigen Güter - Tarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 26. März 1890. (761)
Generaldirektion.

Am 1. April 1890 tritt zu dem Staatsbahn - Gütertarife Oldenburg - Bromberg der erste Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger

a) direkte Entfernungen und Frachtsätze für die in den Direktionsbezirk Bromberg übergehenden Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i/Pm., sowie für die Haltestelle Zarnefanz des Bezirks Bromberg;
b) anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Alexandrowo;
c) anderweite, theilweise erleichterte Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter.

Die geringfügigen Frachterhöhungen, welche durch diesen Nachtrag zur Einführung kommen, erlangen erst Gültigkeit mit dem 15. Mai 1890.

Aufgehoben wird hierdurch der Gütertarif Oldenburg-Berlin vom 15. Juli 1889 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Alt - Damm, Carolinenhorst und Stargard i/Pm.

Druckstücke dieses Nachtrags sind durch die Fahrkarten-Ausgaben zu beziehen.

Bromberg, den 26. März 1890. (762)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Mit dem 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag XVI in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Infolge des Ueberganges der Strecke Alt-Damm - Stargard i. Pomm. aus dem Direktionsbezirk Berlin auf den Direktionsbezirk Bromberg sind die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pomm. aus dem Staatsbahntarif Berlin - Erfurt in denjenigen für Bromberg - Erfurt übertragen. Es kommen daher die Entfernungen und Frachtsätze für die genannten 3 Stationen im Tarif für den Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt zur Aufhebung.

Die aufgenommenen Entfernungen und Sätze für die Stationen der Strecken Bufleben - Grossenbehringen, Cöthen-Aken und der Station Alten haben erst vom Tage der Betriebseröffnung ab Gültigkeit.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 *M.* für das Stück von den Güter- und Eilgutabfertigungen zu beziehen.

Erfurt, den 29. März 1890. (763)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Oldenburg. Am 1. April l. J. kommt ein Nachtrag V zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält Bestimmungen über Beförderung von Getreide und Kleie in loser Schüttung, Aenderung der Bestimmungen über Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 000 kg, Aenderung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, Ermässigung einiger Frachtsätze, Aenderung der Ausnahmetarife 1 für Holz, 6 für Ausfuhr-Stückgüter und 9 für gewisse Düngemittel, Erde und landwirthschaftliche Erzeugnisse, einen neuen Ausnahmetarif für eiserne Dampfkessel, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr und einen Ausnahmetarif für Braunkohlen - Darrsteine von den Stationen Calbe (Stadt), Frielendorf, Oberröblingen a/See, Stedten und Teutschenthal nach Brake, Elsfleth, Nordenham und Wilhelmshafen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Frankfurt a/M., den 26. März 1890. (764)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1890 tritt zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und Stationen der westlichen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1889 der erste Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Ergänzungen der Vorbemerkungen direkte Frachtsätze für die Stationen Kolmar i/P., Kl.-Gnie, Löwenhagen, Skandau, Tapiau und Tilsit des Bezirks Bromberg, sowie für die in den Bezirk Bromberg übergehenden Stationen Alt-Damm, Karolinenhorst und Stargard i/Pm.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgaben zu beziehen.

Bromberg, den 28. März 1890. (765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April 1890 tritt zum Verbands-Gütertarif zwischen Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag IX in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, sowie neue Vorschriften über die Kontrole der Ausfuhrgüter.
b) Neue Frachtsätze für Charlottenwerder der Marienburg - Mlawkaer Bahn und Alexandrowo, Alt-Damm, Carolinenhorst, Orzechowo und Stargard i. Pm. des Bezirks Bromberg.
c) Neue Frachtsätze für Sprit und Spiritus zur überseeischen Ausfuhr und Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs V für Getreide.
d) Bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Hierdurch wird der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs zwischen sämmtlichen Stationen der Marienburg - Mlawkaer Bahn und den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pm. des Bezirks Berlin aufgehoben.

Abdrücke des Nachtrags IX können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen bezogen werden.

Bromberg, den 25. März 1890. (766)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Am 1. April l. J. kommt ein Nachtrag 25 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Speziellen Tarifvorschriften" und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aufnahme neuer Stationen, Aenderungen der Ausnahmetarife Nr. 1 für Holz und Nr. 10 für gewisse Düngemittel, Erde und landwirthschaftliche Erzeugnisse und einen neuen Ausnahmetarif für Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (767)

Frankfurt a/M., den 29. März 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif vom 1. Januar 1886 wird mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der Nachtrag XI ausgegeben.

Näheres bei unseren Güterabfertigungen, durch welche derselbe bezogen werden kann.

Darmstadt, den 26. März 1890. (768)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Am 1. April d. J. kommt zur Einführung:

1. je ein Nachtrag III zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr,

2. ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet sowie von den dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.) angehörenden Braunkohlenstationen Horrem, Kalscheuren und Liblar nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn).

Die Nachträge enthalten neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen einen Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse.

Durch den neuen Kohlen-Ausnahmetarif werden aufgehoben:

Der Ausnahmetarif B für den Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld vom 1. Januar 1889, die Hefte 2 und 4 des Ausnahmetarifs B für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. Januar 1887 bezw. 1. Januar 1889 nebst Nachträgen sowie die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B (Heft 6) für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. Januar 1887 und dessen Nachträgen.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren, bei welchen auch die betreffenden Drucksachen zu haben sind.

Köln, den 28. März 1890. (769)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im Deutsch - Niederländischen Eisenbahnverbande tritt am 10. April d. J. zu den Heften 1 bis 4 des Gütertarifs ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln, Erde, Kartoffeln und Rüben im Verkehre zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, der Oldenburgischen Staatsbahn und der Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie der Station Spiegelsberge der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn und der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederländischen Bahnen andererseits. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung käuflich zu haben.

Elberfeld, den 27/3. 90. (770)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Juli 1887 wird am 1. April d. J. der Nachtrag VII zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. (B771)

Oldenburg, den 27. März 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Staatsbahn - Gütertarife Köln (linksrheinisch)-Oldenburg vom 1. April 1889 wird mit dem 1. April d. J. der Nachtrag IV zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter.

Die betheiligten Güterexpeditionen geben weitere Auskunft. (B772)

Oldenburg, den 27. März 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. ab wird die Fracht für die Beförderung von Braunkohlen-Darrsteinen (Briquets) in Sendungen von mindestens 20 000 kg von den Stationen Epterode und Volpriehausen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover nach:

a) Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Osterholz-Scharmbeck und Vegesack (Grohn-), Stationen des Direktionsbezirks Hannover,
b) Hamburg H., Station des Direktionsbezirks Altona,
c) Anklam, Barth, Bergen, Greifswald, Stettin Central-Güterbahnhof, Stralsund und Swinemünde, Stationen des Direktionsbezirks Berlin,
d) Brake, Elsfleth und Nordenham, Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen

zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für gewisse Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben etc. berechnet.

Hannover, den 29. März 1890. (773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verband. Am 1. April 1890 erscheinen:

a) zu den Tarifheften Nr. 1 und 3 die Nachträge III,
b) zum Tarifheft Nr. 2 der Nachtrag V.

Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften anderweite Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter und für Frachtstückgüter bei Ausfuhr über See sowie Ausdehnung des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel auf den Verkehr mit der Mecklenburgischen Südbahn.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterverwaltungen sowie beim Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu haben.

Berlin, im März 1890. (MG774)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit dem 1. April d. J. gelangt zum Gütertarife für den diesseitigen Lokalverkehr vom 1. Januar 1889 der Nachtrag IV, enthaltend unter anderem anderweite Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, zur Ausgabe.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. (B775)

Oldenburg, den 29. März 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Die in dem seit 1. August 1888 gültigen Ungarisch-Oesterreichisch - Deutschen Holz- und Borkeausnahmetarif Seite 126 zwischen den Stationen Mihályfalva und Nagy-Karoly der Ungarischen Nordostbahn und den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Eisleben, Eschwege, Hersfeld, Leinefelde, Nordhausen und Sangerhausen enthaltenen Frachtsätze für Borke erhöhen sich vom 1. Juni 1890 um je 0,10 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 31. März 1890. (776)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 14 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue bezw. anderweite Frachtsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg, sowie für die aus dem Direktionsbezirke Magdeburg in den Direktionsbezirk Hannover übergehenden Stationen der Strecke Uelzen-Langwedel, Ausnahme-Frachtsätze für Schiefertafeln, Griffel und Märbel (Stein- und Glasmärbel) von Thüringischen Stationen nach Lübeck zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, neue bezw. anderweite Ausnahme - Frachtsätze für Blei in Blöcken etc. (Ausnahmetarif 8) nach Lübeck zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, sowie für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc. (Ausnahmetarif 4), Einbeziehung der Mecklenburgischen Südbahn in den Ausnahmetarif 21 für geringwerthige Massenartikel, Aufnahme des Artikels „Schlackensand" in den letztgedachten Ausnahmetarif und in den Ausnahmetarif 22 für Wegebaumaterialien, anderweite Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 für Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, neu redigirte Vorschriften über die Kontrole der Ausfuhrgüter und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. März 1890. (777)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge 2 bezw. 4 und 10 zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover - Elberfeld - Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife und der bisher erschienenen Nachträge und sind bei den betheiligten Güterabfertigungen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. März 1890. (778)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. kommt für den Staatsbahnverkehr Hannover - Oldenburg der Tarifnachtrag 8 zur Einführung.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Hannover, den 27. März 1890. (779)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Galiz. Carl - Ludwigbahn. Mit 15. April 1890 tritt zum Tarife vom 1. Juni 1887 für den Petroleumverkehr aus Galizien ein Nachtrag III in Kraft, welcher erleichternde Aenderungen in den Tarifbestimmungen und Aufnahme neuer Relationen enthält.

Der Nachtrag ist um den Preis von 10 kr. bei den Verbandsverwaltungen und in den grösseren Verbandstationen erhältlich.

Wien, den 24. März 1890. (780)
Die Generaldirektion.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Ergänzungsblatt zu dem vom 1. März 1890 gültigen Nachtrag II zum Tarifheft 5 vom 1. November 1886. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden mittelst eines Ergänzungsblattes in den obgenannten Nachtrag Streckensätze für die Stetion Vidrány bis zur Landesgrenze einbezogen.

Exemplare dieses Ergänzungsblattes sind im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, sowie bei der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn in Budapest erhältlich.

Wien, am 24. März 1890. (781)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich namens der betheiligten Verbandverwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Der in unserer Bekanntmachung vom 14. Februar d. J. auf den 1. April d. J. bestimmte Termin für die Einführung der Veränderungen, bezw. für die Herausgabe des neuen Tarifs für den Personen- und Gepäckverkehr im Westdeutschen Verbande, wird hiermit auf den

1. Juni d. J.

verlegt.

Hannover, den 25. März 1890. (782)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

---

3. Generalversammlungen.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet

am 6. Mai 1890, Nachmittags 4 Uhr,

in Breslau im Sitzungssaal der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände, und weiter Aenderungen der §§ 45, 47, 48 und 52 des Gesellschaftsstatuts.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei den Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin:
1. bei den Herren Gebrüder Guttentag, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 3. Mai d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 2. Mai d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 20. März 1890. (783)
Der Aufsichtsrath.

4. Verdingungen.

Kohlen- und Kokslieferungen. Vom 1. Juni d. J. bis 31. Mai n. J. sind an Kohlen und Koks
300 000 t für Lokomotivheizung,
16 000 „ „ Werkstätten und
22 500 „ „ Lokalheizung
zu liefern. Angebote sind bis zum 20. April d. J., Mittags 12 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Heizhaus-Verwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, den 27. März 1890. (784)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Umbau von Bahnhof Bremen. In öffentlicher Verdingung soll vergeben werden: Lieferung und Aufstellung von 320 m schweisseiserner Einfriedigung des Güterbahnhofs zwischen Düsternstrasse und Hempstrasse.

Termin: Sonnabend, den 12. April 1890, Vorm. 9 Uhr, im Baubüreau am Bahnhofplatz, woselbst die Verdingungsunterlagen für 50 ₰ kostenfrei zu haben sind.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bremen, den 28. März 1890. (785)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Bau- und Betriebsinspector einer Privatbahn wünscht sich zu verändern. Gefällige Offerten besorgt Exp. d. Blattes.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 28. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Berlin, den 5. April 1890.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 12. d. Mts.

Inhalt:

Das Steiermärkische Lokalbahngesetz.

Von dipl. Ingenieur Alfred Birk.

II.

Die Bestrebungen, das Nebenbahnwesen in Oesterreich in eine lebhaftere Strömung einzulenken, werden seit Jahren schon unermüdlich von allen jenen fortgesetzt, welche den Wunsch hegen, Oesterreichs volkswirthschaftliche Verhältnisse zu bessern. Diesen Bestrebungen entsprang auch das „Lokalbahngesetz", durch welches das staatliche Verhältniss in Bezug zu den Nebenbahnen geregelt wurde. Ich habe schon anlässlich der Neugestaltung desselben im Jahre 1887 in einem längeren Artikel, welcher in dieser Zeitung zum Abdruck gelangte*), auf die Ursache hingewiesen, welche mit dem Gesetze dasjenige nicht erreichen lassen wird, was man durch dasselbe erstrebt: das Lokalbahngesetz greift nicht an die Wurzel des Uebels, es hebt nicht das Vertrauen der Bevölkerung zu den Nebenbahnen, es erleichtert nicht die Flüssigmachung des Kapitals für derartige Unternehmungen und es gibt doch auch andererseits dem Staate nicht die Befugniss, geschweige denn die Verpflichtung, selbst in den Ausbau des Nebenbahnnetzes thätig einzugreifen. In dem Maasse, als man erkannte, dass aus dem Lokalbahngesetze keine Hilfe für das Nebenbahnwesen ersteht, und dass bei den obwaltenden Verhältnissen auch ein energisches Eingreifen seitens des Staates zu Gunsten desselben vorläufig nicht zu erwarten ist, wurde der Ruf nach einer geeigneten Organisation des Nebenbahnwesens Oesterreichs allgemeiner und mächtiger.

Die anfangs nur allgemein gehaltene Frage, in welcher Weise eine solche Organisation durchgeführt werden sollte, gewann eine festere Basis, als der bekannte volkswirthschaftliche Schriftsteller Sigmund Sonnenschein in Wien auf Grund seiner persönlichen Studien an Ort und Stelle eine den Gegenstand gründlich erschöpfende, mit grosser Sachkenntniss geschriebene Darstellung der Organisation des Belgischen Nebenbahnwesens veröffentlichte und die bisher nur mehr oder weniger aphoristisch bekannt gewordenen Grundzüge dieser Organisation kritischer Erwägung zugängig machte. War Herr Sonnenschein mithin der erste, welcher die allgemeine Aufmerksamkeit auf Belgiens Nebenbahnwesen lenkte, so gebührt Herrn Hofrath M. Ritter von Pichler das Verdienst, zuerst und in eindringlicher Weise für die entsprechend modifizirte Anwendung des Belgischen Organisationsprinzipes in Oesterreich eingetreten zu sein; nämlich befürwortet zu haben, dass die Schaffung der Nebenbahnen durch die gemeinsame Uebernahme ihrer Aktien seitens des Staates, der Länder und Gemeinden erfolge und dass zur Erlangung der für die Aktienerwerbung erforderlichen Mittel eine eigene Institution ins Leben gerufen werde. In meinem oberwähnten Artikel über das Oesterreichische Lokalbahngesetz habe ich dagegen das Bedenken geäussert, dass die Realisirung dieses Vorschlages infolge des geringen Verständnisses unserer Ge-

*) Siehe Nr. 47 Jahrg. 1887 d. Ztg.

meinden für das Nebenbahnwesen bei der hervorragenden Rolle, welche den Gemeinden bei der fraglichen Organisation zufällt, vielleicht auf Schwierigkeiten stossen dürfte. Herr Hofrath v. Pichler anerkennt in einer hochinteressanten Abhandlung über die Organisation des Nebenbahnwesens in Oesterreich („Zeitschr. für Eisenb. u. Dampfschifff." 1888, Heft 7) diese Schwierigkeiten, aber er meint, dass sie nicht unbesiegbar seien. Er weist hierbei auf Ungarn hin, wo sich die Gemeinden bereits in hervorragendem Maasse an der Kapitalsbeschaffung zum Baue von Nebenbahnen betheiligen, seitdem der Bau derselben in Ungarn auf ein Zusammenwirken des Staates und der Interessenten mit den Unternehmern angewiesen ist. Herr Hofrath v. Pichler ist der Ueberzeugung, dass auch in Oesterreich ein Umschlag der Gesinnungen eintreten wird, wenn die Nebenbahnen nicht mehr Spekulationsobjekte sind, sondern die Gemeinden selbst in die Verwaltung der Bahn, für welche sie Opfer bringen, mit eingreifen können. Ich kann hier diese Frage nicht näher behandeln, da eine ausführlichere Erörterung abseits meines vorliegenden Themas steht; ich möchte mir nur zu bemerken erlauben, dass die „Belgische Nationalgesellschaft für Nebenbahnen" gerade hinsichtlich der Betheiligung der Gemeinden auf viele Schwierigkeiten zu stossen scheint, dass sie genöthigt war, auf das Privatkapital in höherem Maasse zu reflektiren, als man anfangs gedacht hatte, und dass die Gemeindeverwaltungen in Ungarn einen ganz anderen Charakter besitzen, als jene in Oesterreich. Es darf vielleicht auch nicht übersehen werden, dass Belgiens Bevölkerung eine vorwiegend industrielle ist, während die Nebenbahnen in Oesterreich für Landstriche geschaffen werden müssen, in welchen Ackerbau und Viehzucht die hauptsächliche Beschäftigung der Bevölkerung bilden und diese selbst oft so nothleidend ist, dass an eine Betheiligung für die Kapitalbeschaffung zum Bau einer Nebenbahn wohl kaum gedacht werden kann. Uebrigens theile ich ja vollkommen die Anschauung des Herrn Autors, dass die Erkenntniss von der grossen volkswirthschaftlichen Bedeutung allmählich auch bis in die Kreise der kleinsten Landgemeinden vordringen und dann auch Früchte tragen wird.

Eine höchst anregende und werthvolle Studie über die Organisation und über die Anlage der Nebenbahnen hat im Jahre 1888 Herr Alfred Lorenz, Professor an der K. K. technischen Hochschule in Brünn in der „Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- u. Architektenvereins" publizirt. Herr Lorenz war vom Ausschusse des Mährischen Landtages ersucht worden, ein Gutachten über die Frage zu erstatten: „In welcher geeigneten Weise wäre die Anlage von Lokalbahnen mit vorwiegender Benutzung bestehender Strassenkörper in Mähren zu fördern?" Es wurden Herrn Professor Lorenz gleichzeitig die Mittel zur Verfügung gestellt, das Nebenbahnwesen Deutschlands zu studiren. Das abgegebene Gutachten erörtert das Thema in ausserordentlich gründlicher und fachmännischer Weise und es ist zu bedauern, dass dasselbe nicht als Sonderabdruck erschienen ist und hierdurch den weitesten Kreisen zugängig gemacht wurde. Ich muss mir leider versagen, auf dasselbe hier näher einzugehen. Für meine vorliegende Abhandlung hat nur jene Folgerung, welche Herr Professor Lorenz aus seinen Darlegungen in Hinsicht auf das Nebenbahnwesen Oesterreichs zieht, spezielles Interesse. Dieselbe lautet: „Diese Erfolge (Aufschwung des Nebenbahnwesens, allgemeines Interesse für dasselbe usw.) könnten in Mähren erreicht werden, wenn von Seite des Landes vor allem anderen Projekte für eine oder zwei geeignete Linien durch die Landesbauorgane ausgearbeitet würden, welche genau die kommerziellen Verhältnisse und den Charakter der Linien angeben, ferner wenn die Ausführung der Linien von Seite des Landes unter Mitwirkung des Grossgrundbesitzes, der Städte und Gemeinden in eigener Regie durchgeführt oder die Beschaffung der Geldmittel von Seite des Landes unter Mitwirkung der Interessenten in Form einer Aktiengesellschaft erfolgen würde."

Herr Professor Lorenz hat allerdings nur die „Lokalbahnen niederer Ordnung" im Auge; aber es besteht kein Hinderniss, das von ihm ausgesprochene Prinzip als gültig für Nebenbahnen im allgemeinen zu betrachten. Dieses Prinzip geht dahin, jene Aufgaben, welche eigentlich dem Staate zukommen würden, die derselbe aber bisher nicht erfüllt hat und vielleicht auch nicht zu erfüllen in der Lage ist, auf das Land zu übertragen. Es ist das Prinzip der Landesbahnen, das hier in gewisser Modifikation des Staatsbahnprinzips und in beschränkender Weise ausgesprochen wird. Bei den eigenthümlichen politischen Verhältnissen Oesterreichs, bei dem merkwürdigen Bestreben nach Decentralisation aller Verwaltungszweige, des gesammten politischen Lebens usw. mag es fraglich sein, ob von dem Standpunkte der Staatseinheit der Schaffung von Landesbahnen neben den Staats- und Privatbahnen ohne Bedenken zugestimmt werden kann? Ich bin zu wenig Politiker, um meiner Anschauung hierüber an dieser Stelle Ausdruck geben zu sollen. Jedenfalls erscheint aber der Vorschlag des Herrn Professor Lorenz, welcher Vorschlag sich theilweise und in gewissem Sinne an die Organisation des Belgischen Nebenbahnwesens anlehnt, in hohem Grade beachtenswerth; wie sich derselbe in der Praxis bewähren wird, dürfte schon die nächste Zukunft lehren. Der Steiermärkische Landtag hat nämlich in seiner letzten, vor kurzem abgelaufenen Session ein Gesetz beschlossen, das in gewissem Sinne als eine Verwirklichung der von Professor Lorenz ausgesprochenen Idee bezeichnet werden könnte und eine tiefere Würdigung verdient. Bevor ich aber zu einer näheren Besprechung übergehe, halte ich es für nothwendig, einen orientirenden Blick auf die Nebenbahnverhältnisse Steiermarks zu werfen, um jene Ursachen zu beleuchten, als deren Wirkung dieses Gesetz erscheint.

Die gegenwärtig bestehenden Schienenwege Steiermarks durchziehen, soweit dieselben als Hauptverbindungen in Betracht kommen, das Land in günstiger Weise. Die Südbahn theilt es, abgesehen von Obersteiermark, in zwei nahezu gleiche Hälften und verbindet es einerseits mit der Haupt- und Residenzstadt, andererseits mit dem ersten Hafen des Reiches; die Oesterreichischen Staatsbahnen stellen, von der Südbahn abzweigend, über das nordwestliche Obersteiermark die Anknüpfung an das grosse Eisenbahnnetz im Westen, Norden und Südwesten her; die Ungarische Westbahn schliesst Steiermarks Bahnen an das Centrum der Transleithanischen Bahnen an, während es die von Pragerhof und Steinbrück abzweigenden Linien der Südbahn mit dem Südwesten Ungarns, mit den unteren Donaustaaten, mit Kroatien, Slavonien und dem Okkupationsgebiete verbinden; für den Verkehr mit Kärnten und Tirol ist auch der Schienenweg, welcher von Marburg aus in das Drauthal führt, von Bedeutung. Diese Bahnlinien, denen der Charakter von Westbahnen zukommt, zerschneiden das Land in grössere Gebiete, innerhalb welcher sich der Einfluss der Eisenbahnen auf eine mehr oder minder breite Zone wohlthätig bemerkbar macht, während er sich über diese hinaus ungünstig zu äussern beginnt. Diesen ungünstigen Einfluss zu paralysiren, ist die Aufgabe der Nebenbahnen und die bisher in Steiermark ausgeführten Bahnen solcher Kategorie entsprechen auch dieser Anforderung: wir sehen das Eisenwerk zu Neuberg mit der Südbahn, das grosse Kohlenlager westlich der Hauptstadt Graz mit dieser selbst verbunden; wir sehen einen Hauptpunkt des Steierischen Weinhandels — Radkersburg —, wir sehen die Fabrikstadt Fürstenfeld in das Eisenbahnnetz einbezogen und durch die Linie Gleisdorf-Weiz den Zugang zu dem nordöstlichen Theile Steiermarks theilweise erschlossen. Aber wer die Kulturverhältnisse dieses Kronlandes näher kennt, der wird nach dem soeben Gesagten die Dringlichkeit der Herstellung neuer Lokalbahnen unbedingt anerkennen, weil nur auf solche Weise diesem herrlichen Kronlande jene Bedeutung erhalten werden kann, die es sich durch

den Fleiss und die glücklichen Naturanlagen seiner Bewohner errungen hat.

In den letzten Jahren sind denn auch eine Reihe von „Lokalbahnprojekten“ aufgetaucht. Eines der ältesten und wichtigsten ist jenes einer Verbindung des Mürzthales und Salzathales mit dem Traisenthale: das Projekt Schrambach-Neuberg, bestimmt zur Hebung der Eisenindustrie, der Forst- und Landwirthschaft in den genannten Thälern. .Schon im Jahre 1888 hat sich die Regierung durch ein vom Reichsrathe acceptirtes Gesetz die Ermächtigung erwirkt, das Detailprojekt für die fragliche Eisenbahnlinie durch Staatsorgane und auf Staatskosten aufstellen zu lassen. Im Zusammenhang mit diesem Projekte steht der Entwurf einer Linie von der Station Kapfenberg der Südbahn durch den Thörlgraben und das Seebachthal bis Seebach und bezw. über Seewiesen nach Mariazell. Mit Rücksicht auf das schwierige Hochgebirgsterrain, das diese Bahn durchziehen soll, hat das Interessentenkonsortium derselben die Spurweite von 1 m gewählt und an diesem Umstande scheint das Projekt unbegreiflicher Weise scheitern zu sollen. Eine zweite Gruppe von „Lokalbahnen“ ist bestimmt, Obersteiermark mit den Saveländern zu verbinden; hierher gehören folgende Nebenbahnentwürfe: Wolfsberg-Zeltweg, Pöltschach-Gonobitz, Cilli-Wöllan, Pöltschach-Rohitsch. Wohl würden diese einzelnen Nebenbahnen, von denen bisher nur eine Linie (Cilli-Wöllan) konzessionirt wurde, vorläufig noch in keinem Zusammenhange stehen, aber ihre Linienführung weist nachdrücklich darauf hin, ja sie scheint förmlich danach zu drängen, dass auch die fehlenden Schlussglieder seinerzeit zur Herstellung gelangen mögen. Ein zusammenhängendes Projekt bilden auch die Entwürfe für die Nebenbahnen Fürstenfeld-Hartberg, Feldbach-Unter-Purkla und Radkersburg-Luttenberg, welch letztere Linie seitens der K. K. priv. Südbahngesellschaft ausgeführt wird und deren Bau bereits begonnen hat.

Der Steiermärkische Landtag hat der Mehrzahl dieser Projekte seine Unterstützung, d. i. eine materielle Förderung zugesichert, wie aus der beigegebenen übersichtlichen Zusammenstellung (Tabelle II) deutlich hervorgeht. Aber trotz dieses Entgegenkommens konnte von einem wirklichen Erfolge auf dem Gebiete des Nebenbahnwesens keine Rede sein. Der genannte Landtag ging infolge dessen noch einen Schritt weiter und beschloss in seiner Session vom Jahre 1887 einen neuen Modus der Subventionirung und zwar damals speziell für die Nebenbahnen Pöltschach-Gonobitz, Pöltschach-Sauerbrunn und Fürstenfeld-Hartberg. Die vom Lande zugesicherten Kapitalsbewilligungen sollten nämlich in entsprechende Jahreszuschüsse zu den Betriebseinnahmen jeder dieser Bahn umgewandelt werden und zwar für die ersten 30 Betriebsjahre und nur bis zur Deckung der Amortisation mit 0,35 % und zur 4,5 % Verzinsung des Anlagekapitals, auf dessen Höhe der Landtag selbstverständlich Einfluss zu nehmen berechtigt sein müsste. Auch dieser Vorgang blieb ohne wesentliche Wirkung auf die fernere Gestaltung des Nebenbahnwesens in Steiermark und so wagte der Landtag des Herzogthums einen weiteren Schritt und beschloss im Herbst des vergangenen Jahres jenes bedeutungsvolle Gesetz, das für die Entwickelung der Nebenbahnen in Oesterreich ohne Zweifel von tiefgehendem Einflusse sein wird und welches daher im nachstehenden auch gründlich erörtert werden soll.

Tabelle II.

Post-Nr.	Name der Nebenbahnen	Approx. Länge km	Spurweite	Voraussichtliches Anlagekapital fl.	Subvention des Landes	Subvention des Staates	Betheiligung sonstiger Interessenten	Bemerkungen.
1	Schrambach-Terz-Mariazell-Wegscheid, Terz-Neuberg	91,20	norm.	—	Betheiligung laut Beschluss vom 19/1. 87 zugesagt	vorläufige Ausarbeitung des Detailprojektes auf Staatskosten	—	Lokalbahn mit gemischtem System: Adhäsion und Zahnstange.
2	Kapfenberg-Seebach	20,40	1 m	710 000	Betheiligung abgelehnt	—	—	—
3	Vordernberg-Eisenerz	20,90	norm.	4 200 000	20 Jahresraten à 20 000 fl.	Zinsengarantie laut Gesetz	—	Lokalbahn mit gemischtem System.
4	Wolfsberg-Zeltweg	50,50	norm.	2 960 000	250 000 fl. in Stamm- und Prioritätsaktien	—	zusammen 365 000 fl.	Maximalsteigung 25 ‰, Minimalradius 150 m.
5	Cilli-Wöllan	40,00	norm.	2 500 000	20 000 fl. pro Jahr für die ersten fünf, 15 000 fl. für die zweiten fünf Jahre	wird nicht beansprucht	zusammen 53 000 fl.	bereits konzessionirt.
6	Feldbach - Gleichenberg-Unterpurkla	30,4	norm.	1 276 000	—	—	—	Maximalsteigung 25 ‰, Minimalradius 150 m.
7	Pöltschach-Gonobitz	—	norm.	—	vier Jahresraten zu je 20 000 fl. in Stamm- und Prioritätsaktien	—	15 000 fl.	—
8	Pöltschach - Rohitsch-Sauerbrunn	20,0	norm.	1 200 000	400 000 fl.; hiervon ein Drittel in Prioritätsaktien	—	—	—
9	Fürstenfeld-Hartberg	29,4	norm.	1 155 000	200 000 fl. in Stamm- und Prioritätsaktien	—	85 000 fl.	Maximalsteigung 20 ‰, Minimalradius 200 m.

ad Post 7, 8, 9: die zugesicherten Kapitalsbewilligungen wurden in entsprechende Jahreszuschüsse zu den Betriebseinnahmen umgewandelt.

(Schluss folgt.)

Das Oesterreichische Gesetz über den Kreuzertarif.

Der Handelsminister hat im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf eingebracht, welcher den Zweck hat, dem Kreuzer-Zonentarife, der am 1. Juni auf den Oesterreichischen Staatsbahnen in Wirksamkeit treten soll, auch auf den Privatbahnen Geltung zu verschaffen: Der Gesetzentwurf lautet:

Artikel I. In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen im Artikel I, Absatz 3 und 5, dann im Artikel II, Absatz 2, des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird Mein Handelsminister ermächtigt, jenen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche bezüglich ihrer Hauptlinien die den einzuhebenden Personenfahrpreisen zu Grunde liegenden Tarifeinheitstaxen auf das Ausmaass der auf den Staatsbahnen mit 1. Juni 1890 zur Einführung gelangenden Tarife herabsetzen, auf die Dauer der Einhebung dieser herabgesetzten Fahrpreise die Bewilligung zu ertheilen, dass: 1. der bei Schnellzügen unter den im Artikel I, Absatz 3 und 4, des obigen Gesetzes bestimmten Voraussetzungen einzuhebende Zuschlag zu den Fahrpreisen von 20 auf 50% erhöht; 2. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abgesehen und 3. das Freigewicht für Reisegepäck aufgelassen werden darf. In diesem Falle sind die Tarife und Beförderungsbedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen auf Grund der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen festzustellen.

Artikel II. Jene Privateisenbahn-Unternehmungen, welche in Gemässheit ihrer Konzessionsbestimmungen gehalten sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, haben auf ihren Linien, insoweit dieselben als Hauptbahnen betrieben werden, die im Artikel I bezeichneten Tarife und Beförderungsbestimmungen der Staatsbahnen mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte zur Einführung zu bringen. In Ansehung der einer gesetzlichen Regelung der Tarife unterworfenen Lokalbahnen bleibt die Entscheidung über die Einführung der obigen Tarife dem Ermessen des Handelsministers vorbehalten. Mit den übrigen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche Hauptbahnen betreiben, hat der Handelsminister behufs einer mit den vorstehenden Bestimmungen übereinstimmenden Regelung der Personenfahrpreise und der Reisegepäckbeförderung in Unterhandlung zu treten.

Artikel III. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Artikel IV. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Handelsminister beauftragt.

Der Motivenbericht verweist darauf, dass die Verwaltung der Staatsbahnen im Jahre 1882 ihre Wirksamkeit mit der Ermässigung der Personentarife um 16 % begann und dass diese Maassregel auf die Privatbahnen einen nicht zu unterschätzenden Einfluss übte. Seither beschäftigen sich sowohl die Fachkreise als auch das grosse Publikum unausgesetzt mit der Forderung einer weiteren Verwohlfeilung des Reisens auf den Eisenbahnen. Die Forderung entspringt aus der nicht zu leugnenden Thatsache, dass das gegenwärtige Tarifsystem Mängel und Schwächen besitzt, namentlich wegen der Komplizirtheit des Billetwesens, der Vielfältigkeit der Fahrpreisbegünstigungsformen, endlich wegen der dadurch für die Dienstesmanipulation geschaffenen Erschwernisse. Wie die Eisenbahnstatistik nachweist, ist der Prozentsatz der Reisenden, welche zu den normalen Fahrpreisen befördert werden, ein verhältnissmässig geringer; auf den Staatsbahnen zahlten im Jahre 1888 nur 38% der Reisenden die normalen Fahrpreise. Die Verwaltung der Staatsbahnen beschloss infolge einer Resolution, die der Abg. Siegmund im Jahre 1889 beantragte, vorerst auf einer kleinen, aber frequenten Strecke einen praktischen Versuch mit einem vereinfachten Personentarife zu machen. Es wurde mit 1. Juli 1889 für die Wiener Lokalstrecken ein neuer Personentarif eingeführt, welcher sich insofern als ein Zonen-, richtiger Gruppentarif darstellt, als in demselben mehrere Stationen und Haltestellen zu je einer Fahrpreisgruppe zusammengefasst sind. An Stelle der Tour-, Retour- und sonstigen Ausnahmekarten trat eine einzige Billetgattung, die normale Fahrkarte. Der Erfolg war ein durchaus befriedigender. Jene Stationen und Haltestellen, bezüglich deren eine Verwohlfeilung der Fahrt eintrat, wiesen eine ausserordentlich starke Frequenzsteigerung auf. Diesem Versuche reihte sich unmittelbar der Ungarische Zonentarif an. Die Einführung dieses Zonentarifes blieb nicht ohne Wirkung auf die Oesterreichische Reichshälfte. Die billigen Fahrpreise in Ungarn machen in wichtigen Relationen den Oesterreichischen Bahnen Konkurrenz und lassen eine Ablenkung des Reiseverkehres in stetig zunehmendem Umfange gewärtigen. Sie stellen aber ausserdem für Ungarn eine wirthschaftlich und sozialpolitisch fühlbare Begünstigung dar, welche naturgemäss den Wunsch nach Parität in der diesseitigen Reichshälfte rege machen muss. In zahlreichen Kundgebungen von Vertretungskörpern und wirthschaftlichen Interessengruppen wurde dementsprechend der Wunsch nach Reform der Personentarife in gleicher oder ähnlicher Weise, wie sie in Ungarn durchgeführt wurde, dringend zum Ausdruck gebracht. So hat insbesondere der Staatseisenbahnrath in der Herbstsession 1889 einen Beschluss über die Verwohlfeilung und Vereinfachung der Fahrpreise gefasst. Diesem Beschlusse folgten zahlreiche zustimmende Kundgebungen, und endlich wurde eine Interpellation gestellt, welche die Einführung des Ungarischen Zonentarifes zum Gegenstand hatte.*) Die Staatseisenbahn-Verwaltung ist aber nach eingehender Prüfung und Erwägung des Gegenstandes zu dem Ergebnisse gelangt, dass es sich angesichts der vielfachen Bedenken, welchen die im Frachtenverkehre bestehenden Differential- und Staffeltarife in neuester Zeit begegnen, wohl nicht empfehle, ein derartiges Tarifsystem auf dem Gebiete des Personenverkehrs neu einzuführen, sondern dass vielmehr bei der Reform des Personentarifes die bisherige Grundlage gleichmässiger Kilometertaxen beizubehalten sei. Für die Ermittelung des dem neuen Tarife zu Grunde zu legenden kilometrischen Einheitssatzes war die Erwägung ausschlaggebend, dass der Einheitssatz nicht höher gegriffen werden könne, als er sich aus den Preisen der bisherigen billigsten Fahrscheine, wie: Tour- und Retour-, Abonnements-, Rundreisekarten usw. ergibt. Die Studien führten die Generaldirektion der Staatsbahnen zu der Ausarbeitung des sogenannten Kreuzer-Zonentarifes. Die Grundsätze und der Aufbau dieses Tarifes sind bekannt. Neu ist die Mittheilung des Motivenberichtes, dass für die in der Nähe grösserer Centren gelegenen Stationen und Haltestellen weitere Erleichterungen gewährt werden sollen. Bezüglich der Aufhebung des Freigepäcks bemerkt die Regierung, dass der Bestand des Freigepäcks geradezu ein Hemmniss für die rationelle Entwickelung des Personenverkehres bilde. Der gebührenfreien Beförderung einer bestimmten Gewichtsmenge von Gepäck könne nur Rechnung getragen werden durch eine entsprechende Erhöhung der reinen Personen-Transportgebühr. Der Anspruch auf Freigepäck hat zu grossen Missbräuchen geführt, und die Erschwernisse bei der Gepäckaufgabe haben dem Freigepäck auch in den Kreisen der Bahnverwaltung und des reisenden Publikums Gegner geschaffen. Was den finanziellen Effekt des neuen Tarifes betrifft, so meint die Regierung, dass der Ausfall, der mit der Tarifherabsetzung verbunden ist, theils durch die Frequenzsteigerung, theils durch die Mehreinnahmen vom Gepäck ausgeglichen werden wird.

Die Einführung des neuen Tarifes auf den Staatsbahnen legte naturgemäss sofort den Gedanken nahe, der Reform auch bei den Privatbahnen Geltung zu verschaffen. Insoweit es sich um Relationen handelt, bei denen die Konkurrenz wirkt, werden die Staatsbahnen auch die Preise der privaten Konkurrenzlinien beeinflussen. Das Interesse an möglichster Einheitlichkeit des Tarifwesens drängt aber dazu, die Tarifreform auf allen Privatbahnen zu verwirklichen. Dermalen stehen jedoch der Uebernahme des Staatstarifes mehrere Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1877 im Wege, indem kraft dieses Gesetzes bei Schnellzügen nur ein 20 prozentiger Zuschlag gestattet, für gemischte Züge eine 20 prozentige Ermässigung der Tarife vorgeschrieben und für jedes ganze Fahrbillet ein Freigewicht von 25 kg festgesetzt ist. Der vorliegende Gesetzentwurf hat nun den Zweck, diese Hindernisse zu beseitigen und den Privatbahnen, welche auf ihren Hauptlinien den Kreuzertarif einführen, die Bewilligung zu ertheilen: 1. den Preiszuschlag für Schnellzüge auf 50% zu erhöhen, 2. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen und 3. das Freigewicht für Reisegepäck aufzulassen. Mit Rücksicht auf das Lokalbahnwesen, welches die uniforme Anwendung so niedriger Personentarife nicht verträgt, wird auch bei den Unternehmungen, welche sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen haben, die Verbindlichkeit zur Einführung des neuen Tarifes nur auf Hauptbahnen oder als Hauptbahnen betriebene Linien beschränkt.

Als solche kommen vornehmlich in Betracht die Buschtêhrader, Dux-Bodenbacher, Kaschau-Oderberger, Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Mährisch-Schlesische Centralbahn, Oesterreichische Nordwestbahn (garantirtes Netz), Prag-Duxer Eisenbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn. Den Zeitpunkt der Einführung des Staatsbahntarifes auf den privaten Hauptbahnen festzusetzen, behält sich der Handelsminister vor, da es mit Rücksicht

---

*) Siehe Nr. 26 S. 272 d. Ztg.

auf die finanzielle Tragweite einer durchgreifenden Aenderung der Tarifgrundlagen, namentlich für Bahnunternehmungen, bei welchen der Staatsschatz infolge der Garantie betheiligt ist, geboten erscheint, der imperativen Ermässigung der Fahrpreise erst noch weitere Erfahrungen über den Einfluss der Tarifreform der Staatsbahnen auf die Gestaltung der Betriebseinnahmen und der Personenfrequenz vorausgehen zu lassen. Dazu kommt die Erwägung, dass die Privatbahnen durchweg nicht mit den erforderlichen Betriebsmitteln und sonstigen Einrichtungen in dem Maasse ausgerüstet sind, um einen eventuellen namhaften Zuwachs im Personenverkehre anstandslos bewältigen zu können, und dass die Wagenbaufabriken kaum imstande wären, gleichzeitig von mehreren Seiten ergehenden Bestellungen innerhalb einer kurzen Frist zu entsprechen. Im günstigsten Falle wird daher erst in den nächsten Jahren an die successive Einführung des Personentarifes der Staatsbahnen auf den eben genannten Privatbahnen geschritten werden können. Gegenüber jenen Privateisenbahnen, welche einer gesetzlichen Regelung ihrer Tarifbestimmungen nicht unterworfen sind, ist die staatliche Einflussnahme zum Zwecke der Annahme des Reformtarifes der Staatsbahnen auf den Verhandlungsweg gewiesen.

Wie verlautet ist es unter den Privatbahnen die Südbahn, welche eine allgemeine Herabsetzung ihrer Fahrpreise bereits vorbereitet hat, allerdings nach einem anderen Systeme, als jenem des neuen Personentarifes der K. K. Staatsbahnen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1569 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Belgischen, Schweizerischen und Skandinavischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ nebst „Ausführungsvorschriften“ (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1578 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 13. und 14. März d. J. in Lugano abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 24. September d. J. in Budapest stattfinden) (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der neue Personentarif auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Kritik dieses in Nr. 26 S. 271 d. Ztg. besprochenen Tarifes nimmt bereits grosse Dimensionen an, auf welche wir noch öfters zurückkommen werden.

Der Handelsminister hatte jedoch schon Gelegenheit sich über die Tragweite dieser Reform zu äussern, als ihm eine Deputation des Vereins reisender Kaufleute die Bedenken dagegen in einer Audienz vorbrachte. Marquis Bacquehem nahm die ihm überreichte Denkschrift mit Worten entgegen, welche seine herzlichste Bereitwilligkeit kundthaten, soweit es eben in seiner Macht stehe, jedem geschäftlichen Bedürfnisse Rechnung zu tragen. Was die erbetene Abänderung, respektive Ermässigung des Gepäcktarifes betrifft, erwiderte Se. Excellenz, dass, bevor an irgendwelche Aenderungen des neuen Tarifs geschritten werden könne, die Erfahrungen, welche in der Praxis mit demselben gemacht werden, abzuwarten seien. Der Minister erklärte ferner, er habe nur mit schwerem Herzen den Vorschlägen der Generaldirektion der Staatsbahnen seine Bewilligung ertheilt. Der Reformtarif könne einen Ausfall von fünf Millionen Gulden — ein Geschenk des Staates an die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Volkes — zur Folge haben. Der Ausfall dürfte nämlich diese Höhe erreichen, sobald der Reformtarif der Staatsbahnen auch auf die Privatbahnen, welche staatliche Garantie geniessen, ausgedehnt werde. Er meinte: Die Westbahn zum Beispiel werde wahrscheinlich als Luxusbahn aus der Ermässigung der Tarife sofort einen wesentlichen Nutzen ziehen. Man müsse jedoch bedenken, dass andere Bahnen nicht in dieser Lage seien und z. B. der Nordwestbahn aus der Tarifreduktion ein nennenswerther Mehrverkehr gewiss nicht erwachsen werde, da diese Bahn nur derjenige frequentirt, der eben auf ihr fahren müsse.

Der Minister bemerkte schliesslich, dass auch im Abgeordnetenhause Bedenken bezüglich des Gepäcktarifes aufgetaucht seien, man müsse jedoch die Erfahrungen abwarten und sei mittlerweile jede Aenderung in dem von der Generaldirektion der Staatsbahnen ausgearbeiteten Reformtarif vollständig ausgeschlossen.

Oesterreichisches Gesetz über den Kreuzertarif.

Wie in der erwähnten Notiz Nr. 26 S. 271 d. Ztg. angedeutet wurde, hat nun der Handelsminister über die Ausdehnung des Personentarifes der K. K. Staatsbahnen auf die Privatbahnen bereits einen Gesetzentwurf nebst Motiven dem Abgeordnetenhause überreicht, welchen wir an anderer Stelle (die Motive auszugsweise) reproduziren, die auch den Kreuzertarif der Staatsbahnen zu begründen suchen.

Die Wiener Stadtbahn.

Bei der Debatte über den im Abgeordnetenhause bereits angenommenen Gesetzentwurf betreffs des Fallens der Linienwälle und die Einbeziehung der Vororte in den Verzehrungssteuerrayon von Wien beantragte ein Abgeordneter, dass dafür bis zum wirklichen Bau der Stadtbahn den Vororten eine staatliche Entschädigung von 300 000 fl. jährlich im Gesetze zugesichert werde. Hierüber äusserte sich der Finanzminister Dr. v. Dunajewski wie folgt:

Ueber die Petitionen der Stadt Wien wegen der Linienwallgründe waren Verhandlungen mit den Ministerien im Gange, und das Handelsministerium hat verlangt, ich solle den Vorbehalt betreffend einer Stadtbahn machen, was ich auch gethan habe, und zwar aus dem Grunde, weil bereits seit einiger Zeit technische Studien im Handelsministerium gemacht werden über jene öffentlichen Bauten, die sich als nothwendig ergeben werden, wenn die Linienwälle fallen. Dass zu diesen Bauten fast primo loco mit logischer Nothwendigkeit die Stadtbahn gehört, gebe ich zu. Aber den Termin festzustellen, wann ein solches technisches Studium beendigt, wann das finanzielle Projekt fertig sein wird, das darf man von einem Finanzminister nicht verlangen. Nun muss ich noch den Herrn Antragsteller aufmerksam machen, dass das Mittel, welches er anwendet, für diesen Zweck, wenn das Mittel wirklich ein psychologisch richtiges sein sollte, eben das entgegengesetzte Resultat herbeiführen wird. Nehmen Sie an, dass diese Stadtbahn — ich werde nicht weit hinter der Wahrheit zurückbleiben — den Betrag von 40 Millionen Gulden in Anspruch nimmt, und nehmen wir an, dass wir noch auf einem 5prozentigen Zinsfuss stehen, so haben wir eine Ausgabe von jährlich 2 Millionen Gulden. Um mich also zu veranlassen, eine Ausgabe von jährlich 2 Millionen zu machen, soll ich jetzt durch mehrere Jahre 300 000 fl. Strafe zahlen? Da zahle ich in alle Ewigkeit doch lieber 300 000 fl. als 2 Millionen. Scherz beiseite! Die Regierung nimmt diese Angelegenheit sehr ernst. Dass sie eine gewisse Zeit dazu braucht, ehe ein solches Projekt im Schoosse der Regierung fertiggestellt wird, und die Finanzirungsfrage, die Frage der Vertheilung dieser Last, geregelt wird, ist klar, dazu braucht es doch geraume Zeit.

Ausrüstung der Züge mit kontinuirlichen Bremsen.

Die K. K. Generalinspektion hat die Bahnverwaltungen aufgefordert eine Zusammenstellung der verkehrenden Schnell- und Personenzüge, rücksichtlich deren Ausrüstung mit kontinuirlichen Bremsen auf Grundlage der diesjährigen Sommerfahrordnung zu überreichen. Das Formular hierfür ist in Nr. 36 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ vorgeschrieben. In einer Rubrik desselben ist die im Laufe des Zuges aus der Anwendung der kürzesten Fahrzeit resultirende und faktisch erreichte grösste Fahrgeschwindigkeit anzugeben.

Lieferung von Flussstahlschienen.

Die Generalinspektion hat an die Verwaltungen sämmtlicher Oesterreichischen Eisenbahnen einen Erlass gerichtet, mit welchem dieselben eingeladen werden, die Bedingnisse für Lieferung von Flussstahlschienen, welche dem letzten durchgeführten Vertragsabschlusse, bezw. der letzten Offertausschreibung zu Grunde gelegt werden, bekanntzugeben.

Denkschrift der Triester Handelskammer um verkehrspolitische Hilfe.

Diese dem K. K. Handelsministerium überreichte Denkschrift sucht an der Hand von Ziffern nachzuweisen, dass die neuen Verbindungen der Balkanbahnen ausschliesslich Ungarn zum Vortheil gereichen, während die Industrie Oesterreichs, deren Eisenbahnen und Schifffahrt dadurch geschädigt werden. Aus dem Vergleiche der neuen Frachttarife geht hervor, dass der Verkehr der wichtigsten Artikel für die Triester Route verloren gehen muss, wenn nicht entsprechende Frachtermässigungen auf den Oesterreichischen Linien erfolgen. Die Denkschrift legt ferner dar, dass die neuen Seeverbindungen der nördlichen Häfen mit dem Orient den Handel Triests benachtheiligen hauptsächlich infolge der jüngsten Vervollkommnungen in den Ausrüstungen jener Häfen, die ohnedies billigere Frachttarife als Triest geniessen. Diese Schädigungen können nur durch die Abkürzung des Weges nach Deutschland mittelst der Tauernbahn beseitigt werden. Die Erbauung dieser Bahn würde auch geeignet sein, der so drückenden Konkurrenz der Häfen Genua und Venedig im Süddeutschen und Schweizer Verkehre zu begegnen. Die Denkschrift zählt ferner die Vortheile auf, die Fiume im inländischen und auswärtigen Verkehr geniesst, und

an denen Triest nicht partizipirt. Es wird ziffermässig nachgewiesen, wie viel Triests Handel im letzten Dezennium zu Gunsten Fiumes eingebüsst hat. Zu allen diesen Umständen kommt noch die äusserst kritische Lage Triests im Hinblick auf die bevorstehende Aufhebung der Freibäfen, betreffs deren Durchführung Erleichterungen erbeten werden. In einer weiteren Petition wird das Handelsministerium gebeten zur Verhinderung der Ablenkung des Holzhandels nach Sissek die Südbahn zu veranlassen die gebührenfreie Lagerung des Holzes auf dem Platze neben dem Bahnhofe in Triest weiter zu gestatten.

Der Holzhandel und die Aufhebung des Freihafens in Triest.

Ueber diese Petition fand bereits eine Verhandlung beim K. K. Handelsministerium statt. Zur Erreichung der für Holz erbetenen Lagerzinsfreiheit müssten entgegen dem von der Kommission zur Abgrenzung des Freihafengebietes beschlossenen Einbezuge der jetzt hinter dem Triester Bahnhofe gelegenen, für den Locoverkehr bestimmten Holzlagerplätze der Südbahn diese Plätze ausserhalb jener Umgrenzung verbleiben. Während der Verhandlungen hatten die Vertreter der Südbahn so gewichtige Bedenken diesbezüglich ausgesprochen, dass die Vertreter der Regierung dieselben anerkennen mussten und zur Beseitigung derselben eine neuerliche kommissionelle Untersuchung an Ort und Stelle für nothwendig erklärten. Es wurde auch die Angelegenheit der für den Locoverkehr nöthigen Magazine der Staatsbahnen im Bereiche des Südbahnhofes behandelt. Das jetzt bestehende Magazin der Staatsbabnen erscheint nämlich nach Aufhebung des Freihafens ungenügend und dürfte sich diesbezüglich die Südbahn bereit finden, durch Ueberlassung eines entsprechenderen Platzes zur Anlage der Magazine für die Staatsbahnen den Wünschen der Generaldirektion der letzteren entgegenzukommen.

Rückerstattung von Eisenbahn-Frachtgebühren.

Aus Anlass diesfälliger Klagen, welche insofern gegen die Eisenbahnverwaltungen erhoben werden, als die Erledigung diesbezüglicher Reklamationen und Rückerstattungsgesuche häufig Verzögerungen erleidet, hat der Ungarische Handelsminister ein Rundschreiben an sämmtliche Handelskammern des Landes erlassen, in welchem darauf hingewiesen wird, dass das Vorkommen solcher Uebelstände in den meisten Fällen darauf zurückzuführen ist, dass das Publikum bei Geltendmachung seiner Wünsche öfters aus Unkenntniss nicht das richtige Verfahren anwendet. Der Minister hält es daher für nothwendig, die kommerziellen und gewerblichen Kreise auf jene Maassregeln hinzuweisen, deren Ergreifung die rasche Erledigung von Reklamationen sowohl zu fördern als auch das Verfahren zu beschleunigen und zu vereinfachen geeignet ist, und zwar: 1. soll die Reklamation in möglichst kurzer Zeit nach erfolgtem Transporte der Waare erfolgen; 2. sollen die Frachtbriefe von ein und derselben Partei nicht zu Hunderten, sondern in kleineren Partien eingereicht werden; 3. sollen die Frachtbriefe, welche auf die bewerkstelligte Beförderung durch nur eine Eisenbahn Bezug haben, gesondert von jenen eingereicht werden, welche sich auf den Transport von Gütern auf den Linien mehrerer Bahnen beziehen; 4. ist die Reklamation jedesmal an die Direktion jener Eisenbahn zu richten, im Bereiche deren Linie die Aufgabe erfolgt ist.

Haftbarkeit des Subunternehmers für Schäden bei einem Eisenbahnbau (Rechtsfall).

Durch den Transport von Materialien zur Korrektion eines Flusses für den Bau einer Eisenbahn wurde die Wiese des Klägers versandet, welcher hierfür von dem diesen Transport bewerkstelligenden Subunternehmer die Entschädigung verlangte. Das kompetente Bezirksgericht wies die Klage wegen fehlender Passivlegitimation des Geklagten und weiter deshalb ab, weil nach den Bestimmungen des Oesterreichischen A. b. G.-B. der Vollmachtgeber allein und nicht dessen Bevollmächtigte Dritten gegenüber für jeden aus diesem Vollmachtsverhältnisse entspringenden Schaden aufzukommen hat. Der K. K. O. G.-H. hat jedoch im Jahre 1889 eine entgegengesetzte Entscheidung des O.-L.-G. mit der Motivirung bestätigt, weil nach eben diesem Gesetzbuch jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern, welcher allgemeine Grundsatz auch dadurch nicht aufgehoben wird, dass im Enteignungsgesetze vom 18. Februar 1878 R.-G.-Bl. Nr. 30 konsequent nur eine Person, nämlich die Eisenbahnunternehmung, nicht aber die Bauunternehmer als haftbar erklärt werden.

Gegen den Kohlenexport aus Böhmen.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde an den Handelsminister eine Interpellation dahin gerichtet, ob er nicht Maassregeln gegen den drohenden Massenexport der Böhmischen Braunkohle, welcher die heimische Industrie schädige, zu ergreifen gedenke. Zur Widerlegung solcher Befürchtungen sei noch vor der ministeriellen Beantwortung erwähnt, dass dieser Export in den letzten Jahren einschl. der Sendungen nach der Schweiz und nach Italien nur 6 bis 7 % der Gesammt-Transportmengen betragen hat, und dieses Verhältniss dürfte so bald kaum anders werden. Der freizügigen Ausfuhr unserer Kohlen ernstliche Hemmnisse in den Weg legen, hiesse einfach die grosse Nordwestböhmische Braunkohlenindustrie ruiniren, und das kann doch wohl die Absicht jener Herren nicht sein, welche wissen müssen, dass von dieser Industrie auch Tausende von Czechischen Existenzen abhängen.

Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, dass der Jahresbericht der Aussig-Teplitzer Bahn für 1889 die Zunahme des Kohlenverkehrs auf die stetig zunehmende Ausdehnung des Absatzgebietes der Böhmischen Braunkohle nach Süddeutschland über die Bayerischen Bahnlinien zurückführt.

Beilegung des Strikes in der Südbahn-Werkstätte zu Marburg.

Nach der vor 2 Jahren erfolgten Herausgabe des Gesetzes über die Krankenversicherung der Fabrikarbeiter hat die Südbahndirektion, sowie alle anderen Bahnverwaltungen Oesterreichs eine Revision des Krankenkassen-Statuts vorgenommen, wobei selbstverständlich den im Gesetze enthaltenen Bestimmungen volle Rechnung getragen werden musste. Das so geschaffene neue Statut enthält nun gegenüber dem alten mancherlei Vortheile, dafür aber auch einzelne Nachtheile. Zu den letzteren zählt namentlich die Bestimmung, dass von nun an den Arbeitern nur durch 20 Wochen eine Unterstützung zukomme, während nach dem früher bestandenen Statut die Unterstützung mit Zustimmung des Ausschusses bis zu 1 Jahre ausgedehnt werden konnte. Die Arbeiter, deren die genannte Werkstätte gegen 1 200 zählt, waren nun durch diese neue Bestimmung nicht befriedigt und unternahmen Versuche, um die Vortheile des alten mit denen des neuen Statuts zu vereinen. Das Krankenunterstützungs-Komitee brachte diese Wünsche zur Kenntniss der Generaldirektion der Südbahn, und diese erklärte sich auch bereit, den Wünschen nach Thunlichkeit Rechnung zu tragen. In diesem Sinne wurde die Entscheidung bereits getroffen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Geschäftsbericht.

Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für das Betriebsjahr 1889 entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1889 wurden auf der Aussig-Teplitzer Bahn befördert: 1 280 152 Personen und 6 766 285 t Güter, daher 68 114 Personen und 273 738 t Güter mehr wie im Jahre 1888.

Von den letzteren waren: 6 148 876 t Kohlen und 617 409 t diverse Güter, und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehre mit 398 584 t, zur Elbe mit 1 342 998 Tonnen, nach dem Inlande mit 1 852 560 t, nach dem Auslande mit 2 554 734 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1889 betrugen 5 359 600,07 fl., infolge deren sich eine Mehreinnahme von 186 983,66 fl. gegen das Jahr 1888 ergibt.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 1 900 502,80 fl.

Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote ein Reingewinn von 2 609 335,40 fl., also um 9 097,95 fl. mehr wie im Jahre 1888.

Die am 19. April d. J. in Teplitz stattfindende 32. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben, und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 55 fl. Oe. W. für die Aktie à 300 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 100,865 km, wovon die ganze Strecke von Aussig bis Komotau (64,971 km) doppelgeleisig ist. Hierzu kommen 72 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 61,552 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 162,417 km, die Länge sämmtlicher Geleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 393,592 Kilometer beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 700,01 a ein.

Der Fahrpark besteht aus 66 Lokomotiven, 66 Tendern, 90 Personenwagen, 10 Spezial-Güterwagen, 250 sonstige gedeckte Lastwagen, 3 700 Kohlenwagen, 200 Equipagewagen.

Generalversammlung der I. Siebenbürger Bahn in Liquidation am 25. März d. J.

Es wurde bekannt gegeben, dass am 1. Oktober v. J. 186 Stück Aktien im Nominalwerthe von 37 200 fl. verloost wurden, welche am 2. April zur Einlösung gelangen; somit verbleibt ein Aktienkapital mit 69 000 Stück im Nominalwerthe von 13 802 000 fl. Von den Prioritätsobligationen wurden 272 Stück im Nominalwerthe von 54 400 fl. ausgeloost und am 1. April zurückgezahlt, daher der Stand der Obligationen

auf 22 593 Stück im Nominalwerthe von 4 518 600 fl. gesunken ist. Nach Genehmigung dieses Berichtes wurden die Wahlen in den Aufsichtsrath vorgenommen.

Generalversammlung der Brünner Lokalbahn - Gesellschaft am 28. März d. J.

Der Rechenschaftsbericht konstatirte die stete Entwickelung des Unternehmens. Die Betriebseinnahmen für 1889 betrugen 93 333 fl., der Betriebsüberschuss 40 524 fl., die Dotirung des Reservefonds und die Abschreibungen 10 664 fl., so dass ein Reingewinn von 35 404 fl. verbleibt. Der Januarkoupon wurde bereits mit 8 fl. = 4 % eingelöst. Die Versammlung beschloss, den Juli-Dividendenkoupon mit 3 fl. einzulösen, so dass das Erträgniss für die Aktie 11 fl. (5,50 %) betrug.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die durch Bismarck's Demission verursachten Befürchtungen sind überwunden; wirthschaftliche Sorgen erfüllen die Spekulation, der Preis der Warrants in Glasgow stürzt; die Koks sinken im Preise und die Konjunktur des Eisens hat ihren Höhepunkt überschritten; dazu kommt, dass die bisher so glänzende Schiffsunternehmung des Oesterreichisch - Ungarischen Lloyd passiv geworden ist, dessen Kurssturz (317) beeinflusste auch die Bahnaktien. Demnach waren Nordbahn (2630), Galizische Carl Ludwigbahn (192,50) und Nordwestbahn (200,75) höher; schwächer blieben Elbethalbahn (215) und Staatsbahn (218), besonders aber Südbahn (121), in welchen ein Spekulant mit 12 000 Stück operirte. Die 5 % Prioritäten der Ungarisch - Galizischen Bahn (101,80) waren sehr gefragt. Der Aprilkoupon dürfte der Börse reiche Zuflüsse bringen. Es gelangen zur Auszahlung 23,18 Millionen Gulden in Papier, 10,76 Millionen Gulden in Silber, 4,97 Millionen Reichsmark und 24,04 Millionen Francs, zusammen rund 48,25 Millionen Gulden. Dazu kommen noch die Aktienkoupons jener Gesellschaften, deren Generalversammlungen bevorstehen.

Aus Württemberg.

Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim-Jagstfeld.

Mit einem zweiten Geleise sind zur Zeit folgende Staatsbahnstrecken ausgestattet:

Maulbronn - Mühlacker - Stuttgart - Ulm - Landesgrenze	147,47 km
Horb-Eutingen	8,81 „
Calw-Althengstett	10,77 „
Cannstatt-Waiblingen	8,57 „
Aalen-Goldshöfe	6,69 „
Landesgrenze bei Crailsheim-Eppingen	122,58 „
	304,89 km

Für den zweigeleisigen Ausbau der Strecke Mühlacker-Bretten wurden im Gesetze vom 28. Juni 1889 die Mittel verabschiedet; auf der Strecke Mühlacker-Maulbronn ist der Bau vollendet und das zweite Geleis in Betrieb genommen; die Strecke Maulbronn-Bretten wird voraussichtlich im Mai d. J. fertiggestellt sein. Der zweigeleisige Ausbau der Bahnstrecke von der Württembergisch-Bayerischen Landesgrenze bei Crailsheim ist in den Jahren 1887/88 zufolge des Gesetzes vom 7. Juni 1887 unter Betheiligung des Reichs an den Baukosten ausgeführt worden.

Vergleicht man das Verhältniss der Länge der eingeleisigen zu den doppelgeleisigen Bahnstrecken in Württemberg mit den bezüglichen Verhältnissen der anderen Bahnen, so steht Württemberg, abgesehen von Bayern, welches verhältnissmässig weniger doppelspurige Bahnen hat als Württemberg, hinter den anderen grösseren Bahnverwaltungen zurück. Dabei darf aber nicht ausser Acht bleiben, dass bei den zur Vergleichung sich eignenden fremden Bahnen die Geleise stärker mit Zügen belastet sind als in Württemberg. Werden beispielsweise bestimmte einzelne Bahnstrecken Württembergs mit solchen in Baden verglichen, so zeigt sich, dass auch in Baden auf Strecken mit demselben Zugverkehre, welchen die verkehrsreicheren der eingeleisigen Bahnstrecken in Württemberg aufweisen, noch eingeleisiger Betrieb stattfindet. Nach der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts für 1887/88 haben betragen:

in	die Länge des Bahnnetzes km	die Länge der 2. bis 4. Geleise km	der Personenverkehr auf 1 km Geleis Personen	der Güterverkehr auf 1 km Geleis t
Preussen	22 690	8 477	190 000	440 000
Sachsen	2 129	727	230 000	340 000
Bayern	4 570 (jetzt 4 704)	306 (jetzt 411)	150 000	270 000
Württemberg	1 568 (jetzt 1 593,38)	175 (jetzt 304,89)	160 000	180 000
Baden	1 258	396	200 000	260 000

Nach dem Stande von 1887/88 waren vom gesammten Bahnnetze mit Doppelgeleisen ausgestattet in Preussen 37 %, in Sachsen 34 %, in Bayern 7 %, in Baden 31 %, in Württemberg 11 %. In Württemberg sind zur Zeit 19,30 % der Bahnlänge mit Doppelspur versehen, in Bayern 8,7 %. Wenn in Bayern die vor kurzem beschlossenen 468 km weiteren Doppelgeleise hergestellt sein werden, so werden 18,7 % des Bahnnetzes doppelspurig ausgestattet sein. Die Belastung der Geleise durch den Personen- und Güterverkehr beträgt, wenn man für die Belastung der Württembergischen Bahnen 1 setzt, in Bayern 1,2, in Baden 1,3, in Sachsen 1,6 und in Preussen 1,8. Die in den letzten Jahren eingetretene Verkehrssteigerung und die namhafte Zunahme der Belegung einzelner Linien mit Zügen stellen der Eisenbahnverwaltung die Aufgabe, mit dem zweigeleisigen Ausbau des Bahnnetzes weiter vorzugehen. Nach der bereits berücksichtigten Strecke Mühlacker-Bretten kommt in erster Reihe die Bahnstrecke Bietigheim-Heilbronn-Jagstfeld in Betracht. Auf derselben verkehren, einschliesslich der während eines grösseren Theiles des Jahres laufenden Ergänzungsgüterzüge, täglich 15 Züge in jeder Richtung, worunter auf der Strecke Bietigheim-Heilbronn 3, auf der Strecke Heilbronn-Jagstfeld 2 Schnellzüge. Auf den Stationen Besigheim, Kirchheim a. N., Lauffen, Nordheim, Neckarsulm und Kochendorf finden nach dem Fahrplan täglich zusammen 23 Kreuzungen statt. Von dem Bau einer Bottwarthalbahn ist eine Entlastung der Linie Bietigheim-Heilbronn weder im Personen- noch im Güterverkehr zu erwarten. Die Bottwarthalbahn ist lokalen Verkehrsbedürfnissen zu dienen bestimmt und könnte auch wegen ihrer ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse den Verkehr der Hauptbahn nicht aufnehmen. Ein spezieller Plan und Kostenvoranschlag für die Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim-Jagstfeld und die in Verbindung hiermit auszuführende Erweiterung der Zwischenstationen und Erstellung eines Rangirbahnhofs in Heilbronn liegen noch nicht vor. Nach einer, theilweise auf Schätzung beruhenden generellen Veranschlagung werden sich die Kosten auf ungefähr 6,5 Millionen Mark belaufen. Zunächst ist, um die Arbeiten alsbald in Angriff nehmen zu können, eine erste Rate vorzusehen im Betrage von 250 000 ℳ, womit sich voraussichtlich die Kosten für die spezielle Planbearbeitung und der Grunderwerbung für das zweite Geleis werden bestreiten lassen.

Verbesserungen auf dem Güterbahnhofe in Stuttgart.

Der Güterbahnhof in Stuttgart ist bei dem sich stetig steigernden Verkehr namentlich zu Zeiten ausnahmsweisen Andrangs, wie z. B. im Herbst, zur Bewältigung der Gütermassen beim Frachtstückgut-Versand und -Empfang zu beschränkt und auch beim Wagenladungsverkehr ungeachtet der Eröffnung der Hasenbergstation nicht mehr ausreichend. Eine Erweiterung bezw. Verbesserung innerhalb der gesteckten Grenzen ist daher nicht zu umgehen. Die Bedürfnisse werden des Näheren dargelegt. Der Bau der Umgehungsbahnen Untertürkheim-Zuffenhausen und Zuffenhausen-Hasenberg wird durch Entlastung des Stuttgarter Bahnhofs von dem transitirenden Güterverkehr den Zug- und Rangirdienst wesentlich erleichtern und die seitherige Ueberlastung der Haupt-Bahnstrecke Untertürkheim-Stuttgart-Zuffenhausen, sowie der Hauptgeleise des Bahnhofs, insbesondere der linksseitigen Bahnhofhalle beseitigen, für den l o k a l e n Stückgut- und Wagenladungsverkehr aber nur in ganz geringem Maasse sich fühlbar machen können. — Die Eröffnung der H a s e n b e r g s t a t i o n für den vollen Stückgutverkehr lässt zwar eine günstige Rückwirkung auch für den lokalen Güterdienst des Stuttgarter Hauptbahnhofs hoffen, sie ist aber in vollem Umfang erst nach Erbauung der Umgehungslinien in Aussicht zu nehmen. Die für jetzt schon nothwendige Erweiterung des Haupt-Güterbahnhofs wird aber auch dann nicht als überflüssig sich erweisen, da durch das stetige Anwachsen der städtischen Bevölkerung und die Steigerung ihrer Gewerbe- und Handelsthätigkeit auch eine fortschreitende Verkehrssteigerung bedingt ist. Die Ausführung soll so beschleunigt werden, dass die erweiterten Anlagen schon für den Herbstverkehr d. J. in Benutzung genommen werden können. Für die in Frage stehenden Verbesserungen und Erweiterungen auf dem Stuttgarter Güterbahnhofe ist nach dem ausgearbeiteten Plan und Kostenvoranschlag die Summe von rund 380 000 ℳ vorzusehen.

Vergrösserung der Central-Wagenwerkstätte in Cannstatt.

Nach der Begründung ist die Nothwendigkeit der Vergrösserung der Wagenwerkstätte in Cannstatt weniger durch die Vermehrung der Eisenbahnwagen hervorgerufen; die Achsenzahl dieser Wagen hat betragen am 1. Juli 1869 8 178, am 1. April 1880 13 249, am 1. Januar 1890 14 121 (der Raum in der Werkstätte wurde jedoch für 10 000 Achsen vorgesehen). Sie ist vielmehr hauptsächlich durch die der Werkstätte zugewiesenen neuen Aufgaben, welche bei dem letztmaligen Antrag auf Erweiterung noch nicht sich übersehen liessen, veranlasst. Hierher sind zu rechnen die Anbringung der Westinghouse-Bremse, der Dampfheizung und der Gasbeleuchtung. Nicht blos die erstmalige Ausstattung der Fahrzeuge mit den neuen

Einrichtungen, sondern auch deren spätere Unterhaltung erfordern einen erheblich grösseren Zeitaufwand als die seitherigen weit einfacheren Einrichtungen. Weiterhin kommen in Betracht ein stetiges Steigen des Reparaturstandes und die Nothwendigkeit des Umbaues einer grösseren Anzahl von Wagen infolge der langen Gebrauchszeit. Zur Zeit haben 57 % der Personenwagen, 55 % der Postwagen, 31 % der Gepäckwagen und 55 % der Güterwagen ein Alter von mehr als 20 Jahren. Nach dem für die Vergrösserung aufgestellten Plan ist eine Erweiterung der Grundfläche geboten für die ganze Werkstätteanlage von 6,5 ha auf 10,5 ha, also um 61,5 % und für die Gesammtfläche der Gebäude von 20 300 qm auf 33 000 qm, also um 62,5 %. Diese Anlage wird alsdann für absehbare Zeit genügen. Die Ausführung des ausgearbeiteten Projektes, dessen Durchführung auf eine Reihe von Jahren vertheilt wird, verursacht einen Aufwand von 1 500 000 *M.* Als erste Rate ist die Summe von 400 000 *M.* vorgesehen.

Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials.

Gegenüber der erheblichen Steigerung des Verkehrs, welche wie anderwärts so auch auf den Württembergischen Staatseisenbahnen im Laufe der letzten Jahre in nicht vorherzusehendem Maasse eingetreten ist, hat die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, wie sie durch das Gesetz vom 28. Juni 1889 und bezüglich der Betriebsmittel für die neuen Bahnlinien Leutkirch-Landesgrenze, Wangen-Landesgrenze und Tuttlingen-Sigmaringen durch die Gesetze vom 24 Mai und 7. Juni 1887 ermöglicht ward, als entschieden unzulänglich sich erwiesen. Demgemäss sollen beschafft werden weitere 50 Lokomotiven und Tender, 95 Personenwagen, 30 Gepäckwagen, 400 Güterwagen und 5 Bahnpostwagen. Der Aufwand hierfür ist nach den gegenwärtigen Preisen auf 5 220 000 *M.* veranschlagt. Dieser Summe ist ein weiterer Bedarf von 630 000 *M.* zuzurechnen, um welche sich der Kredit von 3 181 050 *M.* erhöht, welcher zur Beschaffung der in der Begründung zu dem Kredit-Gesetzentwurf für 1889/91 vorgesehenen Fahrbetriebsmittel bewilligt worden ist, sich aber infolge der inzwischen eingetretenen, nicht unerheblichen Steigerung der Preise für Rohmaterialien und der Arbeitslöhne als unzulänglich erwiesen hat. — Zu der Ausstattung sämmtlicher Personenzüge mit Westinghouse-Bremse werden die im Baukredit-Gesetz vom 28. Juni 1889 vorgesehenen 200 000 *M.* als unzulänglich sich erweisen. Am 1. Oktober 1889 waren mit der Westinghouse-Bremse ausgerüstet 111 Lokomotiven, 241 Personenwagen, 55 Postwagen und 44 Gepäckwagen, ausserdem waren mit Leitungsröhren versehen 2 Personen-, 2 Gepäck-, 4 Gefangenen- und 21 Güterwagen. Auszurüsten bleiben noch etwa 110 Lokomotiven, 570 Personenwagen, 13 Postwagen und 113 Gepäckwagen. Um bis Ende 1890 in sämmtlichen Personenzügen der Westinghouse-Bremseinrichtung sich bedienen zu können, sind zu den am 1. Oktober 1889 verfügbar gewesenen 205 000 *M.* noch weitere 250 000 *M.* erforderlich. Bei dieser Bedarfsberechnung ist davon ausgegangen, dass an einem Theil der noch auszurüstenden Wagen nur Leitungsröhren für jene Bremseinrichtung anzubringen sind, andererseits sind die etwas höheren Kosten für die Anbringung der verbesserten Konstruktion der Westinghouse-Bremse, der sogen. Schnellbremse, zu welcher inzwischen übergegangen worden ist, einbezogen.

(Schluss folgt.)

Die Königlich Portugiesische Afrika-Ueberlandbahn.

In der neueren Geschichte des dunklen Welttheils kann man 3 Zeitabschnitte wahrnehmen, deren Grenzen zwar nicht fest bestimmt, zum Theil sogar ineinander übergreifen, aber doch deutlich erkennbar sind. Bis etwa vor 2 Jahrzehnten wurde Afrika als ein Welttheil betrachtet, der im wesentlichen nur der Wissenschaft eine reiche Ausbeute zu liefern geeignet war; die zu jener Zeit unternommenen Forschungsreisen hatten ohne politischen Nebenzweck lediglich die Erforschung der Bodengestaltung, der Thier- und Pflanzenwelt zum Ziel; es war die Zeit der Märtyrer der Wissenschaft, unter denen auch viele glänzende Deutsche Namen mit Bewunderung genannt werden. Seit noch nicht ganz 2 Jahrzehnten kann man die Anfänge des zweiten Abschnitts, der Besitzergreifung des „herrenlosen“ Landes, erkennen, die Wissenschaft ist seitdem in den Hintergrund getreten; dieser zweite Abschnitt, die Auftheilung des Afrikanischen Bodens unter die Völker Europas, nähert sich seinem Ende, da in Südafrika im wesentlichen nur noch das Zambesi-Stromgebiet zwischen den Engländern und Portugiesen streitig ist, während im Becken des Tschadsees und im Stromgebiet des mittleren und oberen Nils lebensfähige einheimische Staatsgebilde erstehen zu sollen scheinen. Noch ist die Auftheilung nicht ganz beendet und schon beginnt der dritte Abschnitt, die Nutzbarmachung der ausgedehnten Afrikanischen Kolonien und ihre Erschliessung für den Verkehr durch Vorschieben von Eisenbahnen in das Innere ins Leben zu treten.

Als Vorläufer dieses Bestrebens kann man die drei verunglückten Versuche, von Norden her in Afrika vermittelst Eisenbahnen vorzudringen, betrachten. Der kühne Plan Ismaïl Paschas, durch eine Riesenbahn Chartum am Oberlauf des Nil mit Kaïro zu verbinden und dadurch die ganze durch die Stromschnellen die Schifffahrt hindernde Strecke des Nil entbehrlich zu machen, scheiterte an dem Zusammenbruch der Aegyptischen Staatsfinanzen und ist erst in neuester Zeit in bescheidenem Umfange wieder aufgenommen worden. Die Absichten der Franzosen, einen Ausläufer des Algerischen Bahnnetzes über Biskra bis zum Tschadsee oder nach Timbuktu am Niger zu entsenden, verliefen bald nach dem tragischen Ende des Oberst Flatters im Wüstensande. Der abermalige Versuch der Franzosen, den Verkehr des Niger-Stromgebietes durch eine Eisenbahn nach Senegambien zu lenken, erreichte nach geringen Anfängen ein rasches Ende, da die Volksvertretung die Mittel zum Weiterbau verweigerte.

Mehr Erfolg darf man von den Versuchen, vom Süden, sowie von der Ost- und Westküste aus in das Innere Afrikas vorzudringen, erwarten. Drei Unternehmungen sind es namentlich, welche von hervorragender Bedeutung in dieser Beziehung erscheinen; zunächst die Eisenbahn von Kimberley (dem nördlichen Endpunkt der Westbahn des Kaplandes) bis zum Oberlauf des Zambesi, doch dürfte noch ein ziemlich langer Zeitraum verstreichen, ehe diese in ihrer Gesammtlänge wenigstens 1 500 km messende Linie vollendet sein wird. Die zweite ist die mit so grossem Interesse seitens der gesammten civilisirten Welt verfolgte Kongobahn, welche den Kongo auf der durch Stromschnellen und die Yellalafälle versperrten Strecke ergänzen und dadurch das gesammte Stromgebiet des Kongo dem Verkehr erschliessen soll; auch die Kongobahn, an der die Bauarbeiten erst kürzlich in Angriff genommen wurden, bedarf zu ihrer Fertigstellung noch wenigstens eines Zeitraumes von 4 Jahren. Am weitesten gediehen ist bisher die in der Portugiesischen Provinz Angola gelegene Eisenbahn von Loanda nach Ambaca, die „Königliche Afrika-Ueberlandbahn“; die Wichtigkeit dieser Unternehmung für die Erschliessung Innerafrikas und die grosse Zukunft, welche derselben bevorsteht, veranlassen uns, die Entstehung, Gegenwart und Zukunft dieser Bahn eingehender zu besprechen und zwar um so mehr, als sie von der in den einfachsten Verhältnissen sich bewegenden Kongobahn erheblich absticht.

Der erste, welchem sich die Bedeutung dieser Eisenbahn aufdrängte, war David Livingstone, als er abermals mit unerschrockenem Muth seine Reise von San Paolo de Loanda nach der Zambesimündung quer durch Afrika antrat; schon im Jahre 1855 sprach er die Meinung aus, dass eine Eisenbahn von Loanda nach dem Quangothal den Handelsverkehr des ganzen Binnenlandes von Südafrika anziehen würde. Nach seinem Ausspruch ist Angola ein herrliches Land, welches die ganze Erde mit tropischen Früchten versorgen könnte und — in Englands Hand — diesem mehr Baumwolle als Amerika liefern würde; als das einzige Uebel des Landes bezeichnet er das Fieber. Ihr Entstehen verdankt die Eisenbahn Loanda-Ambaca erst dem ehemaligen Portugiesischen Minister für die Marine- und überseeischen Angelegenheiten, Manoel Pinheiro Chagas, welcher mit warmer Fürsorge und reger Thatkraft für die Bedürfnisse der Kolonien eintrat; während seiner Amtsführung kam das Gesetz vom 16. Juli 1885 zustande, durch welches für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Loanda nach Ambaca weitgehende staatliche Unterstützungen bewilligt wurden. Durch Königlichen Erlass vom 24. Juli 1885 wurde die Konzession zur öffentlichen Vergebung ausgeschrieben und dem einzigen Bewerber, Herrn Alexander Peres am 9. September 1885 vom Minister der Zuschlag ertheilt; nachdem derselbe alsdann am 23. September die geforderte Bürgschaft von 120 000 Mlr. (540 000 *M.*) hinterlegt, wurde am 25. September 1885 der Konzessionsvertrag abgeschlossen.

Durch diesen Vertrag verpflichtete sich die Unternehmung 1. zur betriebsfähigen Herstellung einer in der Provinz Angola gelegenen, selbst im Unterbau und den Kunstbauten eingeleisigen Eisenbahn, welche von Loanda ausgehen, das Bengothal durchlaufen, bei Qeiras den in den Lucalla einmündenden Lucefluss übersetzen, das Lucethal durchlaufen und östlich von Pamba am rechten Ufer des Lucalla in der Gemeinde Ambaca endigen soll; 2. zur Lieferung, Erhaltung und Erneuerung der zur Führung des regelmässigen Betriebes erforderlichen Fahr- und sonstigen Betriebsmittel und 3. zur Einrichtung und Unterhaltung eines elektrischen Telegraphen längs der Bahn. Die Kronenbreite der Bahn in Höhe der Schienen muss bei Erdanschüttungen und Einschnitten — abgesehen von den Seitengräben — wenigstens 3,60 m, bei Brücken, Wegübersetzungen und Tunnels wenigstens 4 m betragen; die Spurweite beträgt 1 m, der Abstand zwischen den äusseren Schienen von Haupt- und Nebengeleise wenigstens 1,80 m; die Bettung soll eine Breite von 2,10 m und eine Tiefe von wenig-

stens 0,30 m haben. Die Neigungen sollen nicht stärker als 25 mm auf 1 m, die Krümmungshalbmesser nicht kleiner als 150 m, ausnahmsweise 120 m, aber nur in Nebengeleisen 100 m sein. Bei gewölbten Wegübersetzungen muss das Strassenpflaster von dem Schlussstein des Bogens mindestens 5 m entfernt sein, während bei geraden Trägern eine lichte Höhe von 4,30 m zulässig ist. Die Breite der die Eisenbahn übersetzenden Strassen darf nicht geringer als 4 m, die Schienenoberkante von dem senkrecht darüber gelegenen Punkte des Bogens bezw. Trägers der Wegüberführung nicht weniger als 4,30 m entfernt sein. Längs der Bahn sind Abzugsgräben zur Austrocknung des Bahnkörpers und Abführung des Regenwassers anzulegen. Die Kunstbauten sind aus Stein, Eisen oder Ziegeln herzustellen. Wenn eiserne Schienen zur Verwendung gelangen, so muss deren Gewicht 24 kg auf 1 m betragen, bei Stahlschienen dagegen nur 18 kg. Die Abfahrtstation in Loanda ist mit dem Hafen in Verbindung zu setzen. Die Personenwagen sollen auf Federn ruhen, bedeckt, mit Sitzen versehen sein und wenigstens drei Klassen enthalten.

Nach Beendigung des Baues gilt die Bahn nebst Baulichkeiten und sonstigem Zubehör in rechtlicher Beziehung als Eigenthum des Portugiesischen Staates, der sich auch ausdrücklich das Recht vorbehalten hat, neue Konzessionen für etwaige Abzweigungen oder Fortsetzungen der Linie Loanda-Ambaca zu ertheilen und der Unternehmung den Vorzug nur unter gleichen Bedingungen zugesichert hat; die Fahrbetriebsmittel und Vorräthe bleiben Eigenthum der Unternehmung, dürfen aber nur unter Ersetzung durch andere veräussert werden. Als Entgelt für die Pflichten der Unternehmung ertheilt ihr die Regierung die Betriebskonzession auf 99 Jahre vom Tage des Vertragsschlusses ab gerechnet und gewährleistet ihr für diese ganze Zeit einen 6 % Reinertrag von einem kilometrischen Anlagekapital von 19 999 Mlr. (= 89 995,50 ℳ)*) Die hiernach etwa fälligen Zinszuschüsse werden bis zur Eröffnung der ganzen Bahn nur für die bereits dem Betriebe übergebenen Theilstrecken, von denen die erste 60 km, die übrigen je 40 km umfassen, bezahlt. Behufs Ermittelung des gewährleisteten Reinertrages wird bei einer jährlichen kilometrischen Betriebseinnahme (ausschl. der Transportsteuer) von nicht mehr als 2 000 Mlr. (9 000 ℳ) eine kilometrische Betriebsausgabe von 1 200 Mlr. (5 400 ℳ), bei einer Betriebseinnahme bis zu 2 500 Mlr. (11 250 ℳ) eine Ausgabe von 60 %, jedoch höchstens 1 375 Mlr. (6 187,50 ℳ), bei einer Einnahme von mehr als 2 500 Mlr. (11 250 ℳ) eine Ausgabe von 55 % angenommen. Uebersteigt der Reinertrag 8 % des festgesetzten Anlagekapitals, so fällt die Hälfte des Mehrertrages so lange dem Staate zu, bis dessen sämmtliche Zinszuschüsse nebst 4 % Zinsen zurückgezahlt sind. Die ferneren Staatsunterstützungen bestehen 1. in der unentgeltlichen Benutzung aller zum Bau der Bahn oder der zugehörigen Baulichkeiten erforderlichen Staatsländereien nebst dem darauf befindlichen Holz, 2. in der nach Fertigstellung je einer Theilstrecke erfolgenden Ueberlassung der Hälfte der in einer Breite von 500 m zu beiden Seiten der Bahn gelegenen Staatsländereien zu uneingeschränktem Besitz der Unternehmung, jedoch derart, dass jede Abtheilung nur eine Längenausdehnung von höchstens 10 km haben darf und wenigstens 1 km von der nächsten Station entfernt sein muss, 3. in der Berechtigung der Unternehmung, während der Bauzeit aus den Staatsforsten und -Ländereien alle zum Bau erforderlichen Bauhölzer und sonstigen Materialien unentgeltlich entnehmen zu dürfen. Ausserdem bewilligt die Regierung 1. die Befreiung von jeder Staats- und Gemeindeabgabe während der ganzen Zeit, wo ein staatlicher Zinszuschuss erforderlich sein wird, ausgenommen hiervon ist indessen die 5 % nicht übersteigende Transportsteuer im Personen- und Güterverkehr; 2. die Befreiung von jeder besonders eingeführten Eisenbahnsteuer während der ganzen Konzessionsdauer; 3. die zollfreie Einfuhr aller zum Bau und Betriebe erforderlichen Vorräthe, Fahr- und sonstigen Betriebsmittel während der Bauzeit und noch zwei Jahre nach der Betriebseröffnung. Nach Ablauf der Konzessionsdauer ist die Bahn nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör in gutem Betriebszustande der Regierung zu übergeben, welche der Unternehmung lediglich den von Sachverständigen abgeschätzten Werth der Fahrbetriebsmittel und Vorräthe zu erstatten hat. Auch ist die Regierung schon 25 Jahre nach der Betriebseröffnung zur Einlösung der Konzession berechtigt; in diesem Falle ist der Unternehmung bis zum Ablauf der Konzession eine Abfindung zu zahlen, welche gleich ist dem durchschnittlichen Reinertrag der der Einlösung vorausgehenden sieben Jahre, jedoch nicht kleiner sein darf als der Reinertrag des letzten dieser sieben Jahre oder 6 % des gewährleisteten Anlagekapitals, ausserdem ist der Unternehmung alsdann der Schätzungswerth der vorhandenen Vorräthe zu erstatten.

Bei den der Unternehmung bewilligten Tarifen ist zu unterscheiden zwischen dem Bahngeld, welches der Unternehmung als Inhaberin der Bahn für alle auf derselben beförderten Personen und Sachen zusteht, und dem Personen- bezw. Frachtgeld, welches der Unternehmung nur für die durch die eigenen Betriebsmittel beförderten Personen und Sachen zukommt, dagegen einer etwa später erbauten Anschlussbahn, wenn diese von dem ihr zustehenden Rechte, ihre eigenen Fahrbetriebsmittel auf der Linie Loanda-Ambaca verkehren zu lassen, Gebrauch macht; im allgemeinen beträgt das Bahngeld zwei Drittel, das Personen- bezw. Frachtgeld ein Drittel des Gesammt-Fahrpreises oder Frachtsatzes, im folgenden wird daher nur bei erheblicher Abweichung von dieser Regel ein Hinweis erfolgen. Personen bezahlen bei 50 kg Freigepäck und unter Zugrundelegung einer Mindestentfernung von 6 km in der I. Klasse für 1 km 40 Reis (18 ₰), in der II. 30 Reis (13,5 ₰), und in der III. 10 Reis (4,5 ₰); Kinder unter 3 Jahren, welche ihren Platz auf den Sitzen ihrer Angehörigen finden, fahren frei, Kinder von 3—7 Jahren bezahlen die Hälfte und über 7 Jahren den vollen Fahrpreis. Die Staatsbeamten bezahlen bei Dienstreisen nur die Hälfte, Soldaten und Seeleute, einzeln oder in Trupps, sowie die verabschiedeten Militärpersonen auf der Heimreise bezahlen nur ein Viertel der gewöhnlichen Sätze, während die mit der Ueberwachung oder Prüfung irgend welcher Dienstzweige der Unternehmung betrauten Regierungsvertreter bei Ausübung ihres Dienstes freie Fahrt geniessen. Bei der nicht mit Personenzügen erfolgenden Viehbeförderung sind für Pferde, Ochsen, Kühe, Esel oder Maulthiere für das Stück und Kilometer 15 Reis (6,75 ₰), für Kälber, Schweine usw. 10 Reis (4,5 ₰) und für Hammel, Ziegen, Zicklein und Spanferkel 5 Reis (2,25 ₰) zu entrichten; erfolgt indessen die Beförderung mit Personenzügen, so sind die doppelten Sätze zu bezahlen. Die Sätze für Eilgüter, und zwar Schalthiere, frische Fische, Lebensmittel, Gepäckübergewicht und andere mit Personenzugs-Geschwindigkeit beförderte Güter betragen bis zu 40 kg 200 Reis (90 ₰), über 40 kg 150 Reis (67,5 ₰) für das Kilometer. Die als Frachtgut zu befördernden Güter sind in 3 Klassen eingetheilt; in die 1. Klasse, welche 60 Reis (27 ₰) für die Tonne (1 000 kg) und das Kilometer bezahlt, gehören alkoholhaltige Getränke, Oele, Fette, bearbeitete Hölzer, Wein in Flaschen, Eier, frisches Fleisch, frische Fische, Geflügel und Wildprett, Zucker, Kaffee, Elfenbein, Wachs, Kautschuk, Schildkröten, Farbenkräuter, Walrosszähne, Pulver, Kopalgummi, Drogen, chemische und Spezereiwaaren, Gewebe aller Art, Waffen, gewerbliche Erzeugnisse jeder Art, und zwar Spiegel, Glaswaaren, Gegenstände aus Kupfer, Eisen und anderen Metallen, aus Alabaster, Terracotta, Marmor usw., Dauer-Nahrungsmittel und eingemachte Esswaaren, bearbeiteter Tabak, lebende Bäume und Pflanzen, frische Früchte und Gemüse, auseinandergenommene und verpackte Wagen, Seide in allen Formen, zubereitetes feines Leder und Gepäck. Die 2. Klasse, in welcher die Waaren einen Frachtsatz von 50 Reis, davon 16,68 als Bahngeld (22,5 bezw. 7,506 ₰) für das Tonnenkilometer zu entrichten haben, umfasst Getreide, Mehl, Grütze, Reis, Mais, Teppichmatten, Talg, Kastanien und andere sonst nicht aufgeführte Lebensmittel, Kalk, Mörtel, Braunkohle, Brennholz, Leisten, Latten, Balken, Bretter, Tischlerholz, rohen Marmor, rohen Alabaster, Erdharz, Färberholz, ausländische Hölzer, Maniokmehl, Tabak, Baumwolle, Wolle, Palmöl, Wein in Fässern, trockene Früchte, Koks, rohes Eisen, rohes Kupfer, Blei und andere rohe oder nur vorgearbeitete Metalle, gewöhnliches Gusseisen, trockene Hülsenfrüchte, sofern sie nicht mehr als 200 kg auf 1 cbm wiegen, endlich getrocknete und ungegerbte Häute. In die 3. Klasse, welche nur einem Frachtsatze von 36 Reis (16,2 ₰) für das Tonnenkilometer unterliegt, sind eingereiht Baumwollensamen, Faser, „Imbundeiro-“ und ähnliche Rinde, Steinkohle, Dünger, Asche, Kalk- und Mörtelsteine, Bausteine, Steine zur Wegeausbesserung, Mauer- und Hausteine, Eisenerz, Salz, Mühlsteine, Kies, Quadersteine, Sand, Lehm, Backsteine, Schiefer, Ziegelsteine, Stroh, Heu und ähnliche Sachen, sofern sie nicht schwerer als 200 kg auf 1 m^3 sind, endlich die in Klasse 1 und 2 nicht aufgeführten Kolonialwaaren. Bei den nicht mit Personenzügen beförderten Fahrzeugen kostet das Stück für 1 km, und zwar ein Eisenbahn- oder anderer Wagen im Gewichte von 3 bis 6 t 54 Reis, davon 32,40 als Bahngeld (24,3 bezw. 14,58 ₰), im Gewichte von mehr als 6 t 72 Reis, davon 43,20 Bahngeld (32,4 bezw. 19,44 ₰), eine nicht vorgespannte Lokomotive im Gewichte von 12 bis 18 t 1 080 Reis, davon 648 Bahngeld (486 bezw. 291,67 ₰), im Gewichte von mehr als 18 t 1 350 Reis, davon 810 Bahngeld (607,5 bezw. 364,5 ₰), ein Tender von 7 bis 10 t 540 Reis, davon 324 Bahngeld (243 bezw. 145,8 ₰), von mehr als 10 t 810 Reis, davon 486 Bahngeld (364,5 bezw. 218,7 ₰), ein zwei- oder vierrädriger Wagen mit nur einem Sitz im Innern 90 Reis, davon 54 Bahngeld (40,5 bezw. 22,3 ₰), endlich ein vierrädriger Wagen mit zwei Sitzen im Innern, ein Omnibus, Postwagen usw.

---

*) Durch Gesetz vom 16. Juli 1885 war das zu gewährleistende Anlagekapital auf 20 000 Mlr. (= 90 000 ℳ) festgesetzt worden; dieser Betrag wurde von Alexander Peres um 1 Mlr. (= 4,50 ℳ) unterboten.

115,20 Reis, davon 64,80 Bahngeld (53,84 bezw. 29,16 ₰). Falls diese Fahrzeuge auf Verlangen des Absenders mit Personenzügen befördert werden, so sind die doppelten Sätze zu entrichten; in den Wagen mit einem Sitze im Innern können 2, in denjenigen mit mehr Sitzen 3 Personen unentgeltlich mitfahren, während fernere Personen den Fahrpreis für die II. Klasse zu erlegen haben. Zwei- oder vierrädrige Kippkarren bezahlen im leeren Zustande 72 Reis, davon 43,20 Bahngeld (32,4 bezw. 19,44 ₰) und beladen ausserdem noch 50,40 Reis, davon 28,80 Bahngeld (22,68 bezw. 12,96 ₰). Für einen Leichenwagen sind für das Kilometer 230,40 Reis, davon 129,60 Reis Bahngeld (103,68 bezw. 58,32 ₰), ferner für jeden Sarg 108 Reis, davon 64,80 Reis Bahngeld (48,6 bezw. 29,16 ₰) zu entrichten; im übrigen gelten für Leichenwagen dieselben Bedingungen wie für vierrädrige Wagen mit 2 Sitzen im Innern. Ausser den vorstehenden Personen-Fahrpreisen bezw. Frachtsätzen wird noch eine Staatssteuer als Zuschlag zu denselben erhoben. Eine Wiedererhöhung dieser Tarife nach vorangegangener Ermässigung darf frühestens nach Ablauf von 6 Monaten erfolgen und muss wie überhaupt jede Tarifermässigung nach Genehmigung durch die Regierung 2 Monate vor ihrer Einführung veröffentlicht werden. Die Regierung ist zu einer Tarifermässigung auch gegen den Willen der Unternehmung berechtigt, gewährleistet in diesem Falle der letzteren aber den Rohertrag des letzten Jahres und die nach dem Durchschnitt der fünf letzten Jahre wahrscheinliche Einnahmevermehrung, dagegen kann die Unternehmung, solange sie Zinszuschüsse seitens der Regierung empfängt, ohne deren Genehmigung keine Tarifänderung vornehmen. Gefahrdrohende Gegenstände oder untheilbare Massen von mehr als 200 kg ist die Unternehmung nicht verbunden zu befördern; thut sie es indessen einmal, so ist sie verpflichtet es auf Verlangen jedes andern Versenders unter denselben Bedingungen ebenfalls zu thun. Ausser den oben genannten Sätzen darf die Unternehmung nur für Lagernng und Aufbewahrung von Waaren nach einem regierungsseitig genehmigten Tarif Gebühren erheben. Die Postsachen nebst den Begleitern sind gebührenfrei zu befördern.

Von der von dem Konzessionsinhaber bestellten Bürgschaft von 120 000 Milreis (540 000 ℳ) werden je 40 000 Milreis (180 000 ℳ) nach jedesmaliger Fertigstellung von Arbeiten im Werthe von 60 000 Milreis (270 000 ℳ) zurückgegeben. Als Entschädigung für die Anfertigung der Vorarbeiten hat die Unternehmung eine Summe von 31 000 Milreis (139 500 ℳ) zu zahlen. Innerhalb eines Jahres nach dem Tage des Vertragsabschlusses sind die Baufluchtlinie der ganzen Bahn und die endgültigen Baupläne der ersten Theilstrecke (60 km) der Regierung vorzulegen; 6 Monate nach deren Genehmigung ist mit dem Bau zu beginnen und dieser innerhalb 4 Jahren fertigzustellen. Der Konzessionsinhaber ist verpflichtet, spätestens 6 Monate nach Abschluss des Vertrages zur Ausführung desselben eine den Portugiesischen Gesetzen unterstehende Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Lissabon zu gründen.

Schon bald nach Abschluss dieses Konzessionsvertrages schloss Alexander Peres am 20. November 1885 einen neuen Vertrag mit der „Baugesellschaft der Ambaca-Eisenbahn", welche die Erfüllung der ihm auferlegten Verpflichtungen übernahm, und zwar 1. den Bau der Eisenbahn Loanda-Ambaca, 2. die Bezahlung der Gründungskosten der konzessionsmässig zu bildenden Gesellschaft, 3. während der Bauzeit die Bezahlung aller Ausgaben der wirthschaftlichen und technischen Verwaltung, aller Geldbeschaffungskosten, die Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Schuldverschreibungen, sowie alle durch die Auswechselung und Uebertragung von Schuldtiteln erwachsenden Kosten. Als Entgelt bedang sich die Baugesellschaft aus: 1. die Ueberlassung von 36 000 Antheilscheinen der zu bildenden Gesellschaft im Nennwerth von 90 Mlr. (405 ℳ) oder ihren Werth in Geld, sowie von 147 000 mit 3 % verzinslichen Schuldverschreibungen im Nennwerthe von 90 Mlr. (405 ℳ) bezw. ihren auf 40,5 Mlr. (182,25 ℳ) festgesetzten Werth in Geld, 2. die Zinsen von allen Hinterlegungen und Kapitalanlagen der zu bildenden Gesellschaft, 3. die etwaigen Zinszuschüsse der Portugiesischen Regierung für die eröffneten Theilstrecken, bis die ganze Bahn dem Verkehre übergeben ist. Hiervon sollten 360 000 Mlr. (1 620 000 ℳ) vierzehn Tage nach Einzahlung der zu begebenden Schuldverschreibungen, der Rest nach Maassgabe des Baufortschritts entrichtet werden, während die Antheilscheine und Schuldverschreibungen bezw. ihr Ertrag im Gewahrsam der Gesellschaft oder des zu bestellenden Gläubigerausschusses als Bürgschaft für die Bauausführung verblieben.

Die Baugesellschaft der Ambaca-Eisenbahn befasste sich indessen nur mit der finanziellen Seite der Unternehmung, während sie die gesammte Bauausführung durch Vertrag vom 25. November 1885 dem Unternehmer Jean Burnay übertrug.

(Schluss folgt.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Zur Unterscheidung von der Haltestelle Trebitz-Elbe, welche an der im Bau begriffenen Eisenbahn von Pratau nach Torgau belegen ist, wird dem Haltepunkt Trebitz der diesseitigen Bahnstrecke Bernburg-Baalberge-Cönnern fortan die Bezeichnung

„Trebitz bei Cönnern"

beigelegt.

Magdeburg, den 27. März 1890. (786)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. gehen die Stationen Annen B. M., Aplerbeck, Barop, Bismarck i. W., Bochum B. M., Broich, Dortmund B. M., Dortmunderfeld, Essen B. M., Hörde, Langendreer B. M., Mülheim a. d. Ruhr B. M., Saarn, Schalke B. M., Steele und Witten B. M. aus dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln über.

Die Bahnbezeichnung dieser Stationen ist daher in nachbenannten Tarifen, soweit sie in denselben als Verbandsstationen enthalten sind, entsprechend abzuändern:

1. Deutsch-Russischer Gütertarif vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888;
2. Deutsch-Mittelrussischer Verbands-Gütertarif (Theil II) vom 1. Juni 1883 neuen Stils;
3. Ausnahmetarif von Deutschen Stationen nach der Station Grajewo transito der Ostpreussischen Südbahn vom 1. Dezember 1886;
4. Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen der Station Eydtkuhnen transito des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits vom 1. Januar 1889;
5. Gütertarif für den direkten Verkehr von den Deutschen Stationen des Deutsch-Polnischen Verbandes nach
   a) Alexandrowo, Station des Direktionsbezirks Bromberg,
   b) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 13. September 1889.
6. Gütertarif für den direkten Verkehr von den Deutschen Stationen des Deutsch-Polnischen Verbandes nach Thorn transito, Station des Direktionsbezirks Bromberg vom 15. März 1888.

Bromberg, den 21. März 1890. (787)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 14. Februar d. J. wird veröffentlicht, dass das Tarifheft Nr. 3 nicht am 1. April d. J., sondern erst zu einem späteren Termine in Kraft treten wird. Wir werden letzteren s. Zt. bekannt geben.

Dresden, den 28. März 1890. (788)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die im Heft II der Tarife für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Hafenstationen der Belgischen Staatsbahn und Terneuzen einerseits und Basel Centralbahnhof andererseits — mit Ausnahme jener unter Bb 2 (Seite 8) für den Verkehr mit Basel (transit) von und nach der Westschweiz — gelten vom 1. April l. J. ab auch für Basel Badischer Bahnhof (über Bettingen-Hüningen-Leopoldshöhe).

Nach letzterem Bahnhofe werden nur die mit der Frachtbriefvorschrift „Basel Badischer Bahnhof" zur Auflieferung kommenden Sendungen abgefertigt.

Karlsruhe, den 27. März 1890. (789)
Generaldirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Waldershof. Am 1. April 1890 gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Waldershof der Bayerischen Staatseisenbahnen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 31. März 1890. (790)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. September 1887 ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag XI erschienen. Derselbe enthält Erweiterung des Ausnahmetarifs 4 für Erde, Sand, Mergel usw. sowie Ergänzung des Tarifs für Nebengebühren.

Das Nähere ist bei unseren Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Glückstadt, den 31. März 1890. (791)
Die Direktion

Zu Nr. 28. (1890)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Briquets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Kohlenbezirks nach den Stationen der Strecken Wien-Startsch-Trebitsch und Zellerndorf - Siegmundsherberg - Horn der Oesterreichischen Nordwestbahn an Stelle des bisherigen bezüglichen Tarifes und der hierzu gehörigen Nachträge I — VIII ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. In denselben sind lediglich die Frachtsätze aus dem zur Aufhebung kommenden Tarife bezw. den hierzu erschienenen Nachträgen übernommen. Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 1. April 1890. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ermässigung der Frachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine. Am 1. April d. J. kommen im Verkehre von den Stationen Calbe (Stadt), Frielendorf, Oberröblingen am See, Stedten und Teutschenthal nach den Stationen Hamburg, Anklam, Barth, Greifswald, Lauterbach, Ribnitz, Stettin Central-Güterbahnhof, Stralsund, Swinemünde, Ueckermünde und Wolgast ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine für Sendungen von mindestens 20000 kg zur Einführung.

Die Frachtsätze für Station Lauterbach erhalten jedoch erst Gültigkeit mit dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Station.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (793)

Frankfurt a/M., den 27. März 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Mit dem 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zum Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. August 1888 in Wirksamkeit; derselbe enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften über die Beförderung von Ferkeln, Lämmern, Zicklein und sonstigen kleinen Thieren in Einzelsendungen.

Auskunft ertheilen sämmtliche Güter-Abfertigungsstellen.

Glückstadt, den 29. März 1890. (794)
Die Direktion.

Berlin - Ostdeutscher Gütertarif. Am 8. April 1890 tritt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 20. Mai 1890 Gültigkeit.

Druckexemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Güterverwaltungen sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 1. April 1890. (795MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 10. April d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage die Nachträge 16 in Kraft. Dieselben enthalten ausser mehreren schon früher veröffentlichten und durchgeführten Aenderungen des Tarifs bezw. des Anhangs neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Zabikowo, sowie ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holz für die Stationen Beuthen O. S. E. und Beuthen R. O. U. E. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau. Ausserdem enthält der Nachtrag 16 zum Anhange noch neue Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Düngemittel, gewöhnliche Erden, Kartoffeln und Rüben für die Station Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Abdrücke der Nachträge können von den betheiligten Güterabfertigungen bezogen werden.

Magdeburg, den 1. April 1890. (796)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Güterverkehr. Vom 1. April 1890 bis zur Einführung des neuen Gütertarifs werden

1. die im Tarifheft 1 vom 1. April 1888 für Solingen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze auf die Stationen Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen - Weyersberg (früher Solingen) übertragen;
2. die Haltestellen Corschenbroich, Dünn, Heerdt, Helenabrunn, Kaarst, Kaldenhausen und Niederheide des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern in das Tarifheft 2 vom 1. April 1888 aufgenommen.

Zu 1: Station Solingen - Weyersberg dient nur für den Wagenladungsverkehr.

Zu 2: Die Entfernungen und Frachtsätze für die neueinbezogenen Verkehrsstellen sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 1. April 1890. (797)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Der durch Tarifnachtrag 5 vom 1. Januar d. J. eingeführte Ausnahmetarif 6 für bestimmte Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben usw. findet fortan auch auf den Verkehr mit Stationen der Mecklenburgischen Südbahn Anwendung.

Schwerin, den 26. März 1890. (798)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft. Die vom 4. Oktober 1889 n. St. gültigen Getreide usw. - Frachten von Stationen der Moskau - Kursk - Bahn über Kursk-Kiew - Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel ausschliesslich der Sätze von Korennaja - Pustin und Solotuchino, sowie die vom 5. Oktober 1889 n. St. gültigen Getreide usw. - Frachten von Stationen der Moskau - Kursk - Bahn Korennaja-Pustin, Solotuchino, Karassewka, Poniry, Malo-Archangelsk, Alexandrowka, Smiewka und Stannowoi-Kolodos über Orel-Briansk, Brest - Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel treten mit dem 1/13. Mai d. J. ausser Kraft.

Die demnächst gültigen Frachten werden seiner Zeit mitgetheilt werden.

Direktion. (799H&V)

Für Petroleum und Naphta in Ladungen von Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Harburg, Hamburg nach Ellrich kommt fortan ein direkter Ausnahmefrachtsatz von 1,84 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Hannover, den 1. April 1890. (800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachtrag VI zum Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. April 1890 wird zu dem Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld und Tarif für den Verkehr mit den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn vom 1. Januar 1889 der Nachtrag VI eingeführt. Derselbe enthält die besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement (Abschnitt III), die besonderen Tarifvorschriften, die besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarife, den Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen u. dergl., die Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger, eine Bestimmung über das Ausscheiden der Stationen des Betriebsamtsbezirks Essen, die Aufnahme von Eisenerz in den Ausnahmetarif J für den Verkehr mit den Stationen Altena trans. etc. und die Aufnahme von Schlackensand in den Ausnahmetarif M für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben. Die Gebühren für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen u. dergl., welche bisher für angefangene 5000 kg des Gewichts der Ladung berechnet wurden, sind durch den Nachtrag für jeden beladenen Wagen festgesetzt. Soweit durch diese veränderte Berechnungsweise für Ladungen von 5000 kg Erhöhungen eintreten, werden die bisherigen Gebühren noch bis zum 15. April einschliesslich berechnet.

Elberfeld, 27/3. 90. (801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle des internen Gütertarifs der Badischen Eisenbahnen von 1. Dezember 1887 (1. und 2. Abtheilung) sammt den dazu erschienenen Nachträgen tritt am 20. Mai l. J. ein neuer Tarif in Kraft, in welchem auch die Entfernungen für die an den neuerbauten Bahnstrecken Leopoldshöhe - Lörrach, Schopfheim-Säckingen und Hintschingen-Weizen gelegenen Stationen sowie die Einwirkung dieser Linien auf die Entfernungen anderer Stationsbeziehungen berücksichtigt sind.

Durch den neuen Tarif treten zahlreiche Frachtermässigungen, in einigen Fällen aber auch geringe Frachterhöhungen ein. In demselben finden auch die Frachtsätze für den Verkehr mit den Badischen Uferstationen des Bodensees Aufnahme und wird daher auf den genannten Zeitpunkt der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Badischen Eisenbahnen einerseits und den Badischen Uferstationen des Bodensees andererseits vom 1. Januar 1888 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 1. April 1890. (802)
Generaldirektion.

Donau - Umschlagstarif von und nach Serbien via Korneuburg. Einführung eines Nachtrages 1. Mit 15. April 1890 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 15. Mai 1888 gültigen Donau-Umschlagstarife von und nach Serbien via Korneuburg zur Einführung.

Derselbe enthält unter anderem einen neuen Ausnahmetarif für Zucker und für Getreide.

Exemplare desselben erliegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht und bei der unterzeichneten Verwaltung zur Einsicht und zum Bezuge bereit.

Wien, den 1. April 1890. (803)
Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Verkauf abgängiger Werkstatts-Materialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Haupt- und Nebenwerkstatt), Oppeln, Kattowitz, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Freitag, den 25. April d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 29. März 1890. (804)

Materialienbüreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 29. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. April 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Das Steiermärkische Lokalbahngesetz.

III. (Schluss.)

Das neue „Lokalbahngesetz" Steiermarks, das gegenwärtig dem Kaiser zur Sanktionirung*) vorliegt, bricht entschieden mit der bisherigen Gepflogenheit, zur Entstehung von Nebenbahnen Beiträge zu widmen, für welche das Land eigentlich keinen reellen Gegenwerth eintauscht. Es schliesst aber auch das Privatkapital nicht vollständig von dem Baue der Nebenbahnen aus, indem es diese nicht durchwegs als Landesbahnen erklärt. Das Gesetz stellt sich auf den derzeit für solche Bahnen richtigen Standpunkt, dass dem Lande die Aufgabe obliegt, mit der Errichtung von Nebenbahnen überall dort, wo diese nicht im Wege der Privatspekulation entstehen können, direkt vorzugehen. Der erste Paragraph des Gesetzes bestimmt nämlich, dass „die Ausführung von Lokalbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen, Dampftramways usw.), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke und Private) ausser stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, auf Grund einer vom Landesausschusse zu erwerbenden besonderen Bau- und Betriebskonzession, oder in Durchführung einer von Interessenten oder einer Privatunternehmung erworbenen Konzession durch das Land erfolgen" kann. Es sind also zwei Alternativen in Aussicht genommen, deren Wesen in einem weiteren Abschnitte des Gesetzes (§ 4) näher und bestimmter zum Ausdrucke gelangt.

Nach der ersten Alternative stellt sich die Errichtung einer Nebenbahn in folgender Weise dar. Die Lokalinteressenten, bezw. auch der Staat oder einer von beiden Theilen allein widmen zum Baukapitale Beiträge in der Höhe von mindestens ein Drittheil des Gesammterfordernisses à fonds perdu oder gegen Ueberlassung von Stammaktien des in Frage kommenden Unternehmens. Das Land kommt für den Rest des Betrages auf und erhält als Gegenwerth Prioritätsaktien, welche mit einer 4% Vorzugsdividende ausgestattet sein müssen. Die Gesammthöhe der Beitragsleistung der Interessenten bestimmt der Landtag von Fall zu Fall. Für Nebenbahnen, welche auf solche Weise geschaffen werden, sind Aktiengesellschaften zu bilden, deren Geschäfte auch vom Landesausschusse besorgt werden können. Um diesen Gesellschaften jeden Schein eines auf lediglich materiellen Gewinn gerichteten Unternehmens zu entziehen, bestimmt das Gesetz,

*) Wie bereits in Nr. 16 S. 180 d. Ztg. von uns mitgetheilt wurde, hat das in Rede stehende Gesetz inzwischen die Allerhöchste Sanktionirung erhalten. Die Redaktion.

dass die Funktionen des Vorstandes als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind; es werden sich hierfür also nur Männer finden, welche ernstlich bestrebt sind, die Interessen ihrer engeren Heimath, ihrer Gemeinde wahrzunehmen. Im Grunde genommen bietet diese erste Alternative, für welche die Organisation des Belgischen Nebenbahnwesens von Einfluss gewesen ist, nur eine Modifikation der gebräuchlichen Subventionirung der Nebenbahnen, allerdings unter Rücksichtnahme auf die Interessen des Landes und auf alle jene Momente, welche die Errichtung von Nebenbahnen auf diesem Wege zu fördern geeignet sind.

Nach der zweiten Alternative, welche in dem Gesetze vorgesehen ist, tritt das Land als Bauherr, als Unternehmer auf. Das Land bestreitet das gesammte Bauerforderniss, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Interessenten und der Staat oder einer von beiden Theilen allein hinsichtlich der Verzinsung jenes Erfordernisses eine Rückgarantie übernehmen, die mindestens 1,5% betragen soll, aber auch durch Kapitalsabfindungen in Baarem, in Grund, Materialien usw. geleistet werden kann. Der Betrieb und die Verwaltung solcher Bahnen erfolgt auf Rechnung des Landes als des alleinigen Konzessionärs. In dieser Alternative liegt der Kernpunkt, liegt das entscheidende, bahnbrechende Moment des Gesetzes. Es ist kein wesentlich neuer Gedanke, der hier verwirklicht wird; der Erfolg des Nebenbahnwesens in Preussen, Bayern und anderen Staaten Deutschlands beruht grossentheils auf der Festhaltung der hier ausgesprochenen Prinzipien; aber in der Anwendung dieser Grundsätze in Oesterreich behufs der Schaffung von Landesnebenbahnen liegt das Neue und Charakteristische. Die Betheiligung der Gemeinden wird allerdings auch bei dieser Alternative gefordert, aber nur für die Eventualität der Unergiebigkeit der Bahn und auch für diesen Fall in nur bescheidenem Ausmaasse; denn die Belastung der Interessenten und des Staates ist bei dem Umstande, als das Land billig bauen und die Bahnen auch ökonomisch betreiben wird, voraussichtlich eine sehr geringe; überdies wird die Beitragsleistung durch die Bestimmung bezüglich der Kapitalsabfindungen ausserordentlich erleichtert; denn viele Gemeinden werden eher imstande sein, Grund und Boden zu überlassen, Fuhrwerke beizustellen, Holz zu liefern, diverse Arbeiten auszuführen, als irgend eine, wenn auch bescheidene Summe in Baarem zu leisten. Dabei aber bleibt den Gemeinden usw. doch noch immer durch ihre Vertreter im Landtage eine gewisse Ingerenz auf den Bau und Betrieb der Bahnen gewahrt.

Bezüglich der technischen Durchführung der Nebenbahnen äussert sich das Gesetz ziemlich kurz dahin, dass der Bau, sofern er nicht etwa unter unmittelbarer Leitung und Ingerenz der Staatsverwaltung durchgeführt werden sollte, „gleich den Materiallieferungen vom Landesausschusse in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise und zwar thunlichst im Offertwege zu vergeben“ und durch eigens hierzu ernannte Landesorgane zu beaufsichtigen sei. Der Motivenbericht entwickelt die Anschauungen der Verfasser des Gesetzes etwas eingehender. Danach soll die Verfassung der Vorprojekte im allgemeinen der Privatspekulation überlassen bleiben; bezüglich der Ausführung der Detailprojekte und bezüglich des Baues selbst behält sich aber der Landtag das Recht vor, sie im Offertwege zu vergeben, falls er nicht für angezeigt hält, sie dem Projektanten zu überlassen bezw. ihn damit zu betrauen. Man wird diese Grundsätze als sehr richtige und wohldurchdachte anerkennen müssen; sie wahren das Interesse des Landes, ohne jenes der Privattechniker zu beeinträchtigen; weniger Anklang dürfte vielleicht der Vorschlag des Motivenberichtes finden: für den Bau der Nebenbahnen auch die Pauschalvergebung ins Auge zu fassen und zwar mit Rücksicht auf die Einfachheit der Organisation der Bauleitung einerseits und der gesammten Abrechnung anderseits. Die bisherigen Erfahrungen, welche mit Pauschalakkorden in Oesterreich-Ungarn gemacht wurden, haben die Begeisterung für diese Art und Weise der Bauvergebung wesentlich herabgestimmt. Angezeigt erscheint es, dass die in dem wiederholt erwähnten Berichte vorgeschlagene Rücksichtnahme auf den Projektanten einer Nebenbahn bei Ausarbeitung des Detailprojektes und bei Vergebung des Baues auch in der Praxis ausgeübt werden möge, natürlich vorausgesetzt, dass dem Projektanten das Vertrauen des Landes mit vollem Rechte geschenkt werden kann. Hierdurch dürfte das Interesse der Techniker und Bauunternehmer für die Errichtung von Nebenbahnen wesentlich gestärkt und angeregt werden, und dies ist um so nothwendiger, als ja eben die Privatspekulation mit den Projekten hervortreten, mithin die Urheberin der Nebenbahnen, wenigstens im allgemeinen, werden soll.

Der Betrieb der Nebenbahnen soll auf Grund spezieller Verträge entweder der K. K. Staatseisenbahn-Verwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn übertragen werden. Der Landesausschuss spricht in seinem Motivenberichte die bestimmte Erwartung aus, dass der Betrieb von den genannten Verwaltungen gegen Vergütung der Selbstkosten übernommen wird. Falls es dem Landesausschusse, welcher mit den bezüglichen Verhandlungen betraut wird, nicht gelingen sollte, die erhofften günstigen Betriebsverträge zum Abschlusse zu bringen, dann wird nach den Bestimmungen des Gesetzes der Betrieb der Bahnen vom Lande in eigener Regie geführt werden. Für jede auf Grund des in Rede stehenden Gesetzes hergestellte Nebenbahn ist eine spezielle Betriebsrechnung zu führen, selbstverständlich auch dann, wenn für dieselbe keine Aktiengesellschaft gebildet wird. Die Bestimmungen über die Vertheilung bezw. Verwendung eines Jahreserträgnisses der Nebenbahn-Aktiengesellschaften, welches die ordnungsmässige Dividende der Aktien überschreitet, sowie jene über die Rückzahlung der von den Interessenten etwa geleisteten Garantievorschüsse aus dem Mehrertrage der Bahn sind von Fall zu Fall und zwar nach Maassgabe der Vereinbarungen mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung festzustellen.

Zur Besorgung aller technischen und administrativen Agenden bei Herstellung von Nebenbahnen auf Grund des neuen Gesetzes soll ein „Eisenbahnamt“ ins Leben gerufen werden, dessen Leitung einem Chefingenieur anvertraut wird. Diesem Eisenbahnamte obliegt es, die Vorprojekte auf Grund umfassender kommerzieller und technischer Erhebungen zu prüfen, die Vorlagen für den Landtag auszuarbeiten, die Verhandlungen mit den Interessenten zu führen, die Konzessionsverhandlungen zu pflegen, die Konkurrenzausschreibungen zu verfassen, den Bau zu überwachen, die Abrechnungen durchzuführen usw. Nur wenn alle diese wichtigen Aufgaben auf Grund objektiver fachmännischer Beurtheilung gelöst werden, steht zu erwarten, dass die zur Ausführung kommenden Nebenbahnen im allgemeinen Interesse des Landes liegen und den Landesfonds nicht belasten werden. Darum erscheint es auch ganz richtig, an die Spitze dieses Amtes einen Ingenieur zu stellen. Der Motivenbericht überlässt es noch der Beschlussfassung des Landtages, ob die Bediensteten des Landeseisenbahn-Amtes die Stellung von Landesbeamten einnehmen oder auf Grund zeitlicher Verträge angestellt werden sollen. Im Interesse eines gedeihlichen einheitlichen Wirkens und einer gleichmässigen Entwickelung des Nebenbahnwesens dürfte es sich empfehlen, wenigstens jenen Bediensteten, welche für dauernde Verwendung bestimmt sind und sozusagen den Stamm, das Bleibende des Amtes bilden sollen, die definitive Stellung als Landesbeamte zu verleihen. Die Kosten des Eisenbahnamtes sollen vom Baufonds der Nebenbahnen bestritten und auf die einzelnen Linien nach Prozenten der Baukosten derselben übertragen werden; das Budget des Landes würde mithin durch diese Ausgaben nicht belastet.

Um die Durchführung der Nebenbahnen im Sinne des erörterten Gesetzes zu ermöglichen, muss ein besonderer Fonds, ein „Landeseisenbahn-Fonds“, geschaffen werden. Die Bildung desselben erfolgt in erster Linie durch ein Landeseisenbahn-Anlehen in der Höhe von zehn Millionen Gulden mit höchstens 4% Verzinsung. Ueberdies werden dem Eisenbahnfonds zufliessen: die Betriebsüberschüsse der Nebenbahnen, die Erträgnisse der Prioritäts-

aktien, die Beiträge der Interessenten und des Staates, die Zinsen der vorhandenen Baarmittel, der Erlös aus dem etwaigen Verkaufe der vom Lande erbauten Nebenbahnen oder der vom Lande übernommenen Prioritätsaktien. Dagegen sind nach dem dritten Paragraph des Gesetzes aus dem „Steierischen Landeseisenbahn-Fonds“ zu bestreiten: die Kosten der betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Nebenbahnen, sowie jene der allfälligen weiteren Investitionen für dieselben, die zur Verzinsung und Tilgung des Landeseisenbahn-Anlehens erforderlichen Beträge und die Kosten der Verwaltung des Fonds selbst, sowie des Landeseisenbahn-Amtes. Sollte der Fonds wider Erwarten zur Bedeckung des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Landeseisenbahn-Anlehens nicht ausreichen, so hat das Land die Verpflichtung, den Abgang zu decken. Es steht fast ausser Zweifel, dass das Anlehen beinahe zum Nennwerthe und zwar zum grössten Theil im Lande Steiermark selbst placirt werden wird.

So stellt sich in grossen Umrissen und in seinen wesentlichen Zügen der Charakter des Steiermärkischen Lokalbahngesetzes, von dessen Wirksamkeit eine erhebliche Förderung des Nebenbahnwesens dieses herrlichen Kronlandes erhofft wird. Man darf diese Hoffnung ohne Vorbehalt aussprechen, denn sie gründet sich auf rechnerische Ergebnisse, wie das nachfolgende Beispiel beweisen mag, bei dessen Aufstellung ich den bezüglichen Mittheilungen des Motivenberichtes gefolgt bin. Vergleichen wir zuerst die Baukosten einer Bahn, welche unter den derzeit herrschenden Verhältnissen hergestellt wird, mit den Kosten einer Bahn, welche auf Grund des neuen Gesetzes erbaut wird. Bezüglich der ersteren habe ich schon anfangs dieser Abhandlung nachgewiesen, dass z. B. für eine Nebenbahn, welche effektiv nur 1 500 000 fl. kosten würde, ein Nominalanlagekapital von mindestens 1 950 000 fl. erforderlich wird; erfolgt die Anlage der Bahn durch das Land, sei es nun nach der ersten oder zweiten Alternative, so stellen sich die Kosten der Geldbeschaffung bei Voraussetzung eines Kurses von 98 % auf höchstens 2 % und die Bauzinsen selbst bei Annahme einer Bauzeit von $1^1/_2$ Jahren auf 3 % des Erfordernisses, da der Bauunternehmer sich keinen Baukredit zu verschaffen braucht, sondern die erforderlichen Beträge nach Maassgabe der wirklichen Leistungen periodisch ausgefolgt erhält. **Das Nominal-Anlagekapital beträgt also höchstens 1 575 000 fl., mithin um 375 000 fl. oder um 25 % des wirklichen Erfordernisses weniger als im ersteren Falle.** Hinsichtlich der Rentabilität des Betriebes stellen sich die Verhältnisse folgendermaassen:

I. Nebenbahn, nach den heutigen Verhältnissen erbaut und betrieben:

Anlagekapital		1 950 000 fl.
hiervon Prioritätsaktien zu 5 %		1 300 000 fl.
und Stammaktien		650 000 „
Zinsenerforderniss für die Prioritätsaktien	65 000 fl.	
Kosten der Verwaltung	10 000 „	

Es ergibt sich mithin ein jährliches Erforderniss von . . . . 75 000 fl., sofern von einer Verzinsung der Stammaktien Abstand genommen wird.

II. Nebenbahn, auf Grund des neuen Gesetzes erbaut und betrieben:

Anlagekapital		1 575 000 fl.
hiervon Prioritätsaktien zu 4 %		1 050 000 fl.
und Stammaktien		525 000 „
Zinsenerforderniss für die Prioritätsaktien	42 000 fl.	
Kosten der Verwaltung	—	

Das jährliche Erforderniss beträgt mithin 42 000 fl., wenn die Stammaktien unverzinst bleiben und erhöht sich auf 63 000 fl., falls das gesammte Anlagekapital mit 4 % verzinst werden soll.

Diese Zahlen sprechen so klar und deutlich, dass sie keines ergänzenden Wortes bedürfen; sie beweisen unwiderlegbar, dass Nebenbahnen, welche zur Zeit sich als unrentabel darstellen, auf Grund des neuen Gesetzes nicht nur ohne finanziellen Verlust ausführbar erscheinen, sondern dass sie sogar eine entsprechende Verzinsung des gesammten Anlagekapitals ermöglichen können.

Das Steiermärkische „Lokalbahngesetz“, in welchem die reichen Erfahrungen anderer Staaten, namentlich Belgiens und Deutschlands wohl verwerthet und den bestehenden Landesverhältnissen glücklich angepasst erscheinen, wird auch für das Nebenbahnwesen des ganzen Reiches diesseits der Leitha nicht ohne Einfluss bleiben. Jene Kronländer, für deren Ackerbau, Handel und Industrie die Frage des Nebenbahnwesens ohnehin schon fast zur Existenzfrage geworden ist, wie z. B. Mähren, Böhmen, Tirol usw., werden dem Beispiele Steiermarks folgen und dürften das Nebenbahnwesen auf ähnlicher Grundlage zu organisiren suchen. Zunächst aber tritt wohl an den Staat die zwingende Nothwendigkeit heran, seine Stellung, sein Verhältniss zu den „Landesnebenbahnen“, seine Betheiligung, seine Mitwirkung an der Schaffung derselben gesetzlich festzustellen und zu regeln. Manche Schwierigkeiten, die bisher bei der Kreirung eines Reichs-Lokalbahngesetzes auftauchten und kaum besiegbar erschienen, entfallen, sobald das Nebenbahnwesen seitens der Kronländer in ähnlicher Weise geregelt wird, wie in Steiermark; denn der Staat ist dann nicht mehr den einzelnen Interessenten oder Kapitalisten gegenüber gestellt, er tritt in direkte Verhandlung mit den Ländern und kann die Verantwortung für die ökonomische und gesetzmässige Ausführung, sowie für die Erfüllung aller Bedingungen, die er seiner Antheilnahme an der Errichtung der Bahnen zu Grunde legen muss, den Ländern übertragen. Wohl wäre es vielleicht die Aufgabe des Staats gewesen, eine ähnliche Organisation, wie solche Steiermark für sich geschaffen, für das ganze Reich unter der Aegide des Staats ins Leben zu rufen bezw. jene Maassnahmen zu ergreifen, welche die Förderung des Nebenbahnwesens durch Heranziehung des Privatkapitals, das in Oesterreich so reichlich vorhanden ist, ermöglicht hätte. Der Staat hat gezögert und gesäumt; nun haben die Verhältnisse eines seiner Kronländer zur Selbsthilfe gedrängt, und es bleibt nur zu wünschen, dass der Schritt, den Steiermark gethan, ein erfolgreicher sein möge, so dass die Sanktionirung des „Steiermärkischen Lokalbahngesetzes“ eine neue Aera für das Nebenbahnwesen Oesterreichs einleite.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 24,8 km lange Bahnstrecke Warburg-Arolsen der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereins-Bahnstrecken. Mit dem 1. April d. J. ist die bisher der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellt gewesene Strecke Stettin (Central-Güterbahnhof)-Stargard i/Pom. in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg übergegangen. Die vorbezeichnete Strecke ist daher — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — mit Wirkung vom 1. April d. J. ab den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg zugerechnet worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 6a (Deutsch-Nordischer Lloyd) und Nr. 85 (Holländische Eisenbahnen) neu, sowie zum Kilometerzeiger Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) der I., zum Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) der II., zum Kilometerzeiger Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) der III. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der XI. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 6a und Nr. 85 wird der im Januar 1888 ausgegebene Kilometer-

zeiger Nr. 6 a, sowie der im Februar 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 85 nebst den Nachträgen I und II aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den XVII. Nachtrag herausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1283 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1504 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1551 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1555 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Preussische Staatseisenbahn-Direktionen, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1626 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1629 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1631 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1636 vom 2. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, welche Ausgabestellen errichtet haben, betreffend den IV. Nachtrag zu der Augustausgabe des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Abschluss der Baurechnungen für die Arlbergbahn.

Dieser endgültige Abschluss wurde sammt Erläuterungen dem Abgeordnetenhause noch vor der gegenwärtigen Vertagung des Reichsrathes vorgelegt. Der erste Voranschlag bezifferte die gesammten Baukosten der 136,6 km langen Bahn mit 35,6 Millionen Gulden. Im Jahre 1883 zeigte sich die Nothwendigkeit, insbesondere den grossen Tunnel sofort zweigeleisig herzustellen und die Alfenzbrücke für das zweite Geleise zu verbreitern; die vorgeschlagenen Konsolidirungs- und Ergänzungsarbeiten erhöhten das Erforderniss um 5,7 Millionen Gulden, so dass sich im ganzen ein Voranschlag von 41,3 Millionen Gulden ergab. Dafür wurden Kredite im Gesammtbetrage von 41 299 999 fl. bewilligt, dagegen thatsächlich 41 299 920 fl. verwendet und es ergibt sich ein Minderaufwand von 79 fl., welcher als Ersparniss erscheint. Von dem gesammten Aufwande entfallen 19 082 641 fl. oder 140 019 fl. für 1 km auf den grossen Tunnel. Die gesammten Baukosten stellen sich auf 303 039 fl. für 1 km.

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg.

Nach Inhalt des Gesetzentwurfs über diese Lokalbahn, welcher dem Abgeordnetenhause vorgelegt wurde, soll die Regierung ermächtigt werden, zum Zwecke der Sicherstellung dieses Bahnbaues volleingezahlte Prioritätsaktien im Nominalbetrage von 750 000 fl. Oe. W. in Noten unter der Bedingung zu übernehmen, dass die Beschaffung des restlichen Anlagekapitals gesichert und die Ansprüche und gegenseitigen Beziehungen der Besitzer der verschiedenen Aktienkategorien dem aufgestellten Programm entsprechend geregelt werden. Artikel II normirt die Zahlung des Kaufpreises für die vom Staate zu übernehmenden Prioritätsaktien lit. B in fünf Jahresraten zu je 150 000 fl., deren erste nicht vor 1891 und erst dann geleistet werden soll, wenn die Durchführung des Bahnbaues gesichert ist. In Artikel III ist die Bauzeit mit zwei Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung festgesetzt. Nach Artikel IV wird die Regierung ermächtigt, auch die neue Bahn gegen Pauschalirung der Betriebskosten-Vergütung mit 50 % der Bruttoeinnahmen in den Staatsbetrieb zu übernehmen. Nach Artikel V soll die Regierung ermächtigt werden, zur Vereinigung des neuen Bahnunternehmens mit der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld die Zustimmung zu ertheilen, wobei für die Neuausgabe der Prioritätsobligationen die Stempel- und Gebührenbefreiung, wie auch die Befreiung von der Einkommensteuer und von der Entrichtung der Kouponstempel-Gebühren, sowie von etwa neu einzuführenden Staatssteuern auf die Dauer von höchstens 30 Jahren gewährt werden soll.

Antheil des Staates an dem Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und deren Tarifermässigungen.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses beziffert diesen Antheil für das Jahr 1890 mit 169 129 fl., während die Staatsverwaltung hierfür nur 42 000 fl. eingesetzt hat. Diese Richtigstellung erfolgte auf Grund des gegenwärtigen Standes der Buchungen, welche für 1889 bei der Nordbahn einen Reinertrag von 7 789 383 fl. in sichere Aussicht nehmen lassen. Nach Abzug der Jahresdividende von 100 fl. bleiben nämlich 338 258 fl., die hälftig zu theilen sind. Der Bericht erwähnt auch der seither seitens der Nordbahn beschlossenen Tarifherabsetzungen und erwähnt einige bisher unbekannt gebliebene Ermässigungen. So wurden für den Verkehr von Nordbahnstationen nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen die Frachtsätze im Schiffsverkehre über Wien Donauufer-Bahnhof für Zucker ab 15. Februar 1890 durch die bezüglichen Uebernahmetarife ermässigt. Dieselben traten ab 15. März 1890 im Verkehre von den Nordbahnstationen über Wien, Donauufer-Bahnhof nach den Balkanstaaten, bezw. nach Serbien, Bulgarien und Rumänien ein. Letztere Begünstigungen finden demnächst auch im direkten Bahnverkehre Ausdruck. Ebenso befindet sich ein ermässigter Tarif für Zuckertransporte ab Nordbahnstationen nach Stationen der Südbahn in Aufstellung und wird demnächst zur Einführung gelangen. Auch hinsichtlich des Artikels Spiritus wurden Frachtermässigungen zugestanden im Verkehre von Galizischen Stationen nach Triest, Buchs und für den Elbeumschlagsverkehr nach Laube bei Auslieferungen gewisser Minimalquantitäten im Jahresverlaufe. Der Handelsminister schätzt den durch die Tarifermässigungen bei der Nordbahn im Jahre 1890 eintretenden Ausfall auf 400 000 fl.

Eisenbahn-Vorkonzession.

Das Handelsministerium hat dem Forstmeister Wenzel Marek in Konopist und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von einem Punkte der projektirten Lokalbahn Cercan-Modran zwischen Mechenic und Trnova über Mnisek nach Dobris auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Gegenseitige Anerkennung von Leichenpässen.

Das „V.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 40 d. J. veröffentlicht das Uebereinkommen wegen Anerkennung von Leichenpässen, welches zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und dem Deutschen Reiche geschlossen wurde. Dem Uebereinkommen ist das Formular der Leichenpässe und das Verzeichniss der zur Ausstellung von Leichenpässen in den einzelnen Ländern des Deutschen Reiches derzeit zuständigen Behörden und Dienststellen beigefügt. Vom Ungarischen Ministerium des Innern wurde eine gleiche Verlautbarung erlassen.

Bekanntmachung der Lagerbegünstigungen.

Bereits im Jahre 1885 wurde von der K. K. Generalinspektion angeordnet, dass die für einzelne Stationen zugestandenen besonderen Lagerbegünstigungen vorzugsweise in den Lagerräumen durch Aushang (Affichirung) bekannt gegeben werden sollen. Mit Rücksicht darauf, dass gegenwärtig das Auf- und Abladen durch die Bahnorgane geschieht und die Parteien nur in Ausnahmefällen die Magazinräume betreten, wurde nun angeordnet, dass in dem oben erwähnten Erlasse als Oertlichkeit für diesen Aushang „in den für die Parteien bestimmten Räumen der Güterexpedition" zu setzen ist.

Verwendung einheimischer Fabrikate und Materialien.

Der K. K. Handelsminister hat an alle Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen einen Erlass, betreffend die Verwendung einheimischer Fabrikate und Materialien, insbesondere inländischen Cements, bei den auf den Eisenbahnlinien stattfindenden Bauarbeiten gerichtet.

Betriebseinnahmen im und einschliesslich Februar d. J. Vergleich mit dem Vorjahre.

Im Monat Februar d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 4 589 563 Personen und 6 480 817 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 658 096 fl. erzielt, d. i. für 1 km 752 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 679 659 Personen und 5 570 316 t Güter 18 360 813 fl., oder für 1 km 732 fl., daher resultirt für den Monat Februar d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten zwei Monaten d. J. erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 41 295 551 fl., im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 39 682 808 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den zweimonatlichen Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 146 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 401 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche

Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitraum dieses Jahres auf 1 579 fl., gegen 1 562 fl. im Vorjahre, das ist um 17 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 9 474 fl., gegen 9 372 fl. im Vorjahre, das ist um 102 fl., mithin um 1,1 % günstiger.

Direkter Güterverkehr mit den Balkanländern.

Die bereits vor zwei Jahren begonnenen und seit einigen Tagen in Wien fortgesetzten Verhandlungen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, Serbiens, Bulgariens und der Türkei haben endlich die Frage der Erstellung direkter Güterverkehre mit den Balkanländern einer verhältnissmässig befriedigenden Lösung zugeführt. Es sollen vorläufig im Verkehre mit Sofia, Adrianopel, Philippopel, Konstantinopel, Dedeagatsch und Burgas ausser den Normaltarifen ermässigte Ausnahmesätze nur für Sammelgüter, lebende Thiere und für Bier eingeführt werden, während Serbien und die gegen Salonich gelegenen wichtigsten Konsumplätze auch für andere Hauptartikel, als: Eisen, Zucker, Papier, Wein, Spiritus usw. ermässigte Ausnahmetarife erhalten werden. In der unter Zuziehung der interessirten Oesterreichischen und Ungarischen Privatbahnen am 2. d. Mts. abgehaltenen konstituirenden Generalkonferenz wurde die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, welche auch die schwierigen Vorverhandlungen bisher geleitet hatte, auf drei Jahre zur geschäftsführenden Verwaltung der Orientverkehre gewählt.

Beschädigung eines Ausladers durch Verschieben eines Wagens (Rechtsfall).

In einer Bahnstation wurde der Wagen, in welchem ein Arbeiter mit Ausladen beschäftigt war, unvermuthet verschoben, wodurch der Arbeiter an die Rampe geschleudert und verletzt wurde. Der von ihm in einem grösseren Betrage eingeklagte Schadenersatz wegen angeblicher lebenslanger Schwächung seines Organismus wurde mit Rücksicht auf seine Jugendkraft von allen drei Instanzen abgewiesen, dagegen ihm die Heilungskosten, das angesprochene Schmerzensgeld und der Verdienstentgang vom K. K. Obersten Gerichtshof mit Entscheidung vom 19. Februar 1889 zu Lasten der Bahnunternehmung zugesprochen, während das Obergericht ihm nur die Hälfte davon deshalb zuerkannt hatte, weil dasselbe ein konkurrirendes Mitverschulden des Klägers annahm. Dagegen verwarf der Oberste Gerichtshof diese Ansicht durch den Ausspruch: Das Verschieben mit einem Wagen, in welchem Arbeiter mit Ausladen beschäftigt sind, ohne ausdrückliche Avisirung derselben, begründet ein Verschulden der Bahnanstalt und es kann dem Arbeiter nicht als eigenes Verschulden zugerechnet werden, dass er nicht angefragt hat, ob verschoben werden wird. In den Motiven wurde schliesslich hervorgehoben, dass es die Unternehmung an der nöthigen Vorsicht hatte fehlen lassen, um diesen Unfall abzuwenden. (Nr. 7 der Röll'schen Sammlung.)

Fassdauben-Export über Fiume und Triest.

Der Verkehr an Fassdauben ist andauernd lebhaft. Es wurden im Februar von Fiume und Triest zusammen 3,86 Millionen Stück (gegen 4,1 Millionen Stück im Vorjahre) ausgeführt, wovon 3,625 Millionen Stück ab Fiume und nur 0,235 Millionen Stück ab Triest zur Verfrachtung gelangten. Beachtenswerth ist der Umstand, dass die Exportmengen für Januar-Februar nach Frankreich mit rund 8,2 Millionen Stück sich beiläufig auf der Höhe der bedeutenden 1889er Ausfuhrziffer erhielten, wogegen Italien in seinen Bezügen stark zurückblieb (0,65 Millionen Stück gegen 1,27 Millionen Stück im Januar-Februar 1889).

Lokalbahn Reichenberg-Gablonz.

Die Verwaltnng dieser Lokalbahn hat in Anbetracht der guten Resultate des ersten Betriebsjahres und in Erwägung der schlechten Geschäftslage der Textil- und Glasindustrie im Gablonzer Bezirke beschlossen, von einer Berechnung des fehlenden Frachtenquantums für das Jahr 1889 gänzlich abzusehen.

Eisenbahnen Troppau-Ratibor und Ottmachau-Reichsgrenze.

In der letzten Troppauer Gemeinderathssitzung wurde mitgetheilt, dass die Inangriffnahme der Eisenbahnbauten Troppau-Ratibor und von Ottmachau an die Reichsgrenze für das nächste Jahr definitiv gesichert sei und der Preussische Verkehrsminister v. Maybach die möglichst rasche Ausführung angeordnet habe.

Konversion der Goldobligationen der Elisabethbahn.

Das Bankhaus S. M. v. Rothschild, die Oesterreichische Bodenkredit-Anstalt und die Oesterreichische Kreditanstalt veröffentlichen den Prospekt, betreffend die Konversion der 5 % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold der Kaiserin Elisabethbahn. Zum Zwecke dieser Konversion wird ausgegeben eine steuerfreie 4 % Staats-Eisenbahnanleihe im Nominalbetrage von 44 287 500 Oesterreichischen Goldgulden. Die zu konvertirende 5 % Goldanleihe umfasste nach der letzten regulären Amortisationsziehung am 2. Januar 1890 den Betrag von 42 516 000 Goldgulden. Da zur Rückzahlung dieses Betrages 4 % Titres im Nominalbetrage von 44 287 500 Goldgulden nöthig sind, so ergibt sich, dass die neue Anleihe vom Finanzminister zum Kurse von 95 % in Gold begeben worden ist. Die sämmtlichen cirkulirenden 5 % Obligationen sind am 1. April verloost worden und gelangen am 1. Oktober zur Rückzahlung. Die erwähnte Finanzgruppe bietet nun den Besitzern der 5 % Titres den Umtausch gegen neue 4 % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen an, und zwar wird für jede 5 % Obligation eine 4 % Obligation und eine separate Bonifikation von 2 Goldgulden in Baarem gegeben, so dass die Konvertirenden die neue Obligation zum Kurse von 98 % erhalten. Die Konversion kann bis einschliesslich den 14. April vorgenommen werden. Umtauschstellen befinden sich in Wien, Berlin, Frankfurt a/M. und München. Das Pfandrecht der neuen 4 % Anleihe wird auf den Linien der Kaiserin Elisabethbahn unmittelbar hinter der jetzigen 5 % Anleihe eisenbahnbücherlich eingetragen, derart, dass nach Einziehung und Löschung der letzteren die neue Anleihe unmittelbar nach der steuerfreien 4 % Prioritätsanleihe sichergestellt sein wird. Die neue Anleihe wird in Appoints von 100, 200, 1 000, 5 000 und 10 000 fl. ausgefertigt. Die Anleihe wird im Wege der Verloosung nach Maassgabe des Tilgungsplanes binnen 80 Jahren, vom 1. Januar 1892 an gerechnet, getilgt. Die Oesterreichische Staatsverwaltung ist jedoch berechtigt, wann immer auch eine grössere Zahl von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zur Verloosung zu bringen. Die Einlösung der Koupons und der verloosten Schuldverschreibungen erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren- und sonstigen Abzug in Wien bei der Staatsschuldenkasse in Goldgulden oder in Francs, in Berlin und Frankfurt a/M. in Mark Deutscher Reichswährung im fixen Verhältnisse von 81 *M.* gleich 40 Goldgulden.

Beilegung der Differenzen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

In der letzten Sitzung des vereinigten Verwaltungsrathes wurde zunächst beschlossen, dass die gemeinsame Baudirektion schon mit dem 31. März aufgelassen wird und die Beamten derselben auf die beiden Netze vertheilt werden. Sodann wurde die Bilanzfrage definitiv erledigt, indem die Antwort auf den Erlass des Oesterreichischen Handelsministers festgestellt wurde. Die Staatsbahn erklärte, den Wünschen der Regierung vollinhaltlich Rechnung tragen zu wollen. Auf der Tagesordnung stand auch noch die Beschlussfassung über die Einberufung der ordentlichen Generalversammlung. Der Verwaltungsrath entschied, dass vorerst die genehmigende Erledigung der Antwort abzuwarten sei, welche dem Handelsminister übermittelt wird, dass aber die Generalversammlung womöglich früher als sonst abzuhalten sei. Dem am 31. März ausscheidenden Direktionspräsidenten de Serres wurde die vollste Anerkennung ausgedrückt, und sein Nachfolger, Hofrath v. Grimburg, übernahm hierauf die Geschäfte.

Die Verbindungslinie Wien-Donauuferbahn.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Nordwestbahn zeigt an, dass die Verbindungslinie Wien (Oesterreichische Nordwestbahn)-Donauuferbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde (siehe Nr. 20 S. 220 d. Ztg.) und dass diese Verbindungslinie, die lediglich dem Güterverkehre dient, eine unmittelbare Schienenverbindung des Wiener Nordwestbahnhofes und der Donauuferbahn und durch diese mit den in Wien einmündenden Bahnen bildet.

Letzte Generalversammlung der Theiss-Eisenbahngesellschaft in Liquidation am 29. März d. J.

Laut Bericht des Liquidationsausschusses beträgt der Stand des Aktienkapitals zu Ende 1889: 1 013 075 fl., welcher ganze Betrag Ende d. Mts. ausgeloost wird. Sämmtliche noch im Verkehr befindliche Obligationen des Prioritätsanlehens vom Jahre 1872 wurden auf Grund des G.-A. XXXII 1889 zur Rückzahlung am 1. November 1889 gekündigt. Der Stand dieses Darlehenkapitals betrug am 31. Dezember 1889: 573 400 fl., der Stand des Looskapitals dagegen Ende Dezember 1888: 13 542 507,20 Gulden. Nach Abzug der Tilgungsquote vom 1. Juli 1889 und vom 1. Dezember 1889 beziffert sich der Stand der Schuld Ende 1889 auf 13 398 964,19 fl. Die Generalversammlung ertheilte dem Ausschusse das Absolutorium.

I. Generalversammlung der Ungarischen Westbahn in Liquidation am 31. März d. J.

Infolge der Verstaatlichung dieser Bahn fand die Generalversammlung auf Grund der geänderten Statuten statt. Es wurde konstatirt, dass die Ungarische Regierung ihrer diesfälligen Verpflichtung pünktlich entspricht. Am 1. April 1889

wurden planmässig 49 000 fl. Prioritäten I. und 13 000 fl. II. Emission im Nennwerthe ausgeloost. Da dem staatlichen Einlösungsvertrage gemäss die Ausloosung der Aktien erst im Jahre 1951 beginnt, so erleidet deren Stand auf 15 Millionen Gulden bis dahin keine Veränderung. Bezüglich des gemäss dem über die Einlösung der Oesterreichischen Linie dieser Bahn mit der Oesterreichischen Regierung abgeschlossenen Vertrage aufzunehmenden Anlehens von 15 Millionen Gulden sind zwar die Verhandlungen bereits geschlossen, jedoch unterliegt deren Resultat noch der Genehmigung des K. K. Finanzministers.

XVII. Generalversammlung der allgemeinen Wagenleih-Gesellschaft am 31. März d. J.

Der Direktionsbericht konstatirte, dass der Geschäftsbetrieb im Jahre 1889 befriedigend war. Es wurden 206 985 fl. eingenommen, wovon nach Abzug der Ausgaben 141 670 fl. als Reingewinn verbleiben. Hiervon werden zur 5 % Verzinsung des Aktienkapitals 60 000 fl., für den Reservefonds 4 083 fl. und für Tantiemen 8 167 fl. verwendet werden. Der Ueberschuss beträgt zusammen mit dem vorjährigen Uebertrage 87 106 fl. Es wurde beschlossen, hiervon 41 142 fl. für Investitionen und 24 000 fl. als Dividende, somit 5,60 fl. für die Aktie zu verwenden und den Rest von 21 963 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Schliesslich wurden einige Paragraphen der Statuten abgeändert.

Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft am 2. d. Mts.

Dem vorgetragenen Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass im Jahre 1889 der Gesammtwerth der Maschinenproduktion den Betrag von 1 327 288 fl. erreichte, um 93 101 fl. oder 7,54 % mehr als im Vorjahre. Der im Jahre 1889 erzielte Reingewinn beträgt 191 120 fl., hiervon sind statutenmässig 9 556 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, den Aktionären 5 % des Aktienkapitals mit 81 000 fl. zuzuwenden und 15 084 fl. an Tantiemen zu bestreiten, so dass nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1888 mit 10 582 fl. 96 062 fl. zur Verfügung verbleiben. Hiervon werden 8 fl. für die Aktie, d. s. 64 800 fl., als Superdividende vertheilt, 20 000 fl. dem Reservefonds zugewiesen und der Rest mit 11 262 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesammtdividende beträgt sonach 18 fl. für die Aktie = 9 % und der Reservefonds erreicht die Höhe von 113 888 fl. oder rund 7 % des Aktienkapitals.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die in den letzten Tagen erst aus Berlin und Glasgow gemeldete Besserung der Kohlen- und Eisenwerthe, dann grössere aus Paris eingelangte Aufträge für Montanaktien haben die bis dahin stark verdüsterte Stimmung der Börse wieder erhellt, wenn auch das Publikum sich noch immer von den Papieren mit schwankenden Dividenden ab- und denen mit fixer oder gleichbleibender Verzinsung wieder zuwendet. Deshalb war auch für Bahnaktien eine günstige Meinung vorherrschend. Buschthêrader Bahn (1068), Galizische Carl Ludwigbahn (194,50), Kaschau-Oderberger Bahn (159,50), Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (229,50), Oesterreichische Nordwestbahn (201), Südbahn (122,50), Ungarisch-Galizische Bahn (194) und Ungarische Nordostbahn (189,25) stiegen; Nordbahn (2620) und Staatsbahn (217,50) waren etwas schwächer. Der Prioritätenmarkt war durch die bevorstehende Konvertirung der 5 % Elisabethbahn (211) und die Emission resp. theilweise Konvertirung der 4½ % Galizischen Carl Ludwigbahn (100) nur wenig beeinflusst, indem die Kurse zumeist auf der vorwöchentlichen Notiz stehen blieben.

Aus Sachsen.

Betriebsmittel der Sächsischen Staatsbahnen.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen besitzen nach dem Bestande vom 1. Januar d. J. folgende Betriebsmittel: 96 Lokomotiven für Eilzüge, 203 dergleichen für Personenzüge, 175 Mittelmaschinen, 206 Lastzugmaschinen, 117 Tenderlokomotiven, 2 bereits ersetzte, aber noch im Dienst befindliche Maschinen, insgesammt also 799 Lokomotiven für normalspurige Bahnen, fernerhin 36 Tendermaschinen für schmalspurige Linien, hierzu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Bahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn und 4 Tendermaschinen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, mithin zusammen 855 Lokomotiven. Hiervon haben 336 Dampfheizungseinrichtung.

Weiter verfügt die Sächsische Staatsbahnverwaltung über 3 sechsrädrige Dampfwagen mit je 20 Sitzplätzen II. und 54 Sitzplätzen III. Klasse, Gepäckraum und Dampfheizung, sowie über: 621 Tender (einschl. 5 Tender der Zittau-Reichenberger und 5 Tender der Altenburg-Zeitzer Bahn), 2 297 Personenwagen für Normalspurbahnen (einschl. 12 Personenwagen der Zittau-Reichenberger und 18 dergl. der Altenburg-Zeitzer Bahn) und 136 dergl. für Schmalspurbahnen; 387 Zugführerwagen für normalspurige und 12 dergl. für Schmalspurbahnen; 7 829 bedeckte Güterwagen für vollspurige (darunter 40 der Altenburg-Zeitzer und 32 der Zittau-Reichenberger Bahn) und 117 dergl. für schmalspurige Bahnen; 14 456 offene Wagen für normalspurige Bahnen, davon 970 einfachladige und 13 486 doppelladige (hiervon 345 ermiethet), wozu noch 622 offene Wagen der Altenburg-Zeitzer und 80 dergl. der Zittau-Reichenberger Bahn treten; ferner 539 offene Güterwagen für schmalspurige Bahnen. Im ganzen sind hiernach — einschl. der ermietheten Wagen und der der Altenburg-Zeitzer sowie der Zittau-Reichenberger Bahn gehörigen Wagen 22 987 normalspurige Wagen in den Sächsischen Wagenpark eingestellt.

Für Postzwecke laufen im Sächsischen Park 130 Postbüreauwagen und 13 Postgepäckwagen mit normaler Spur und 5 Postwagen für schmale Spur, allenthalben der Reichspostverwaltung gehörig.

Neue Eisenbahnlinien in Sachsen und Dresdener Bahnhofsumbauten.

Die in Nr. 98 S. 976 Jahrg. 1889 d. Ztg. unter 1—6 aufgeführten, von der Königlich Sächsischen Regierung zur Ausführung vorgeschlagenen Eisenbahnlinien Gera-Pforten-Wolfsgefärth, Falkenstein-Muldenberg, Taubenheim-Oppach-Dürrhennersdorf, Hohenfichte-Eppendorf, Oschatz-Strehla und Wolkenstein-Jöhstadt, ebenso wie weitere vier Linien, nämlich eine normalspurige Linie Waldheim-Hartha-Geringswalde-Rochlitz, eine normalspurige Linie Schönberg-Hirschberg und die schmalspurigen Linien Herrnhut-Bernstadt und Saupersdorf-Wilzschhaus sind vom Landtage genehmigt worden.*)

Nicht minder haben die Sächsischen Stände zu dem Umbau der Dresdener Bahnhöfe und der Ausführung der damit zusammenhängenden neuen Bahnanlagen nach dem vorgelegten, in dieser Zeitung am vorstehend angegebenen Orte, sowie in Nr. 12 u. 13 S. 129 u. 143 ff. lfd. Jahrg. näher besprochenen Plane unter lebhafter Anerkennung des in jeder Beziehung gelungenen Werkes ihr Einverständniss erklärt. Zugleich ist die erste Baugeldrate für die Umbauten im Betrage von 3 Millionen Mark bewilligt worden.

Aus Württemberg.

(Schluss aus Nr. 28.)

Vorarbeiten für die Verbindungsbahnen Untertürkheim-Zuffenhausen und Zuffenhausen-Hasenberg mit Erweiterung der Station Hasenberg, und für ein zweites Geleise auf der Bahnstrecke Hasenberg-Böblingen.

Während der Fahrplan vom 1. Oktober 1869 105 ankommende und abgehende Personen- und Güterzüge auf dem Bahnhof Stuttgart aufgewiesen hat, ist die Zahl dieser Züge nach dem Fahrplan vom 1. Oktober 1889 auf 210 gestiegen. Die Zahl der auf dem Bahnhof abgegangenen und angekommenen Personen ist in den letzten 9 Jahren (für die früheren Jahre fehlt es an statistischen Erhebungen) von 2 587 425 im Jahre 1880/81 auf 3 813 543 im Jahre 1888/89, somit um 47 %, das Quantum des Güterversands und Empfangs in dem gleichen Zeitraum von 474 531 auf 617 481 t, somit um 30 % gestiegen. In den letzten 3 Jahren hat besonders in den Herbstmonaten der Güterverkehr des Bahnhofs Stuttgart, wie der Güterverkehr der Württembergischen Staatseisenbahnen überhaupt, in gesteigerter Progression zugenommen. Während sich der Güterversand und Empfang im Lokalverkehr des Bahnhofs in der Zeit vom 1. September bis letzten November 1886 auf 177 550 t belaufen hat, ist dieser Verkehr in dem gleichen Zeitraume des Jahres 1889 auf 199 304 t, somit um 13 % gestiegen. Die Zunahme des durch den Bahnhof Stuttgart transitirenden Verkehrs darf für die letzten 3 Jahre auf mindestens 25 % veranschlagt werden. . . . . Bei der gesteigerten Frequenz der Züge sind auch die Doppelgeleise der Bahnstrecke Cannstatt-Stuttgart-Zuffenhausen ähnlich überlastet, wie die Anlagen des Bahnhofs Stuttgart. Da auf dieser Strecke nicht blos sämmtliche Züge der Hauptbahn, sondern auch die Züge der Rems-, Murr- und Schwarzwaldbahn, sowie die meisten Personenzüge der unteren und oberen Neckarbahn sich bewegen, so ist dieselbe durch den Personenverkehr so stark in Anspruch genommen, dass die regelmässige Durchführung der Güterzüge schon in den Zeiten des gewöhnlichen Verkehrs mit Schwierigkeiten verbunden ist. Zu gewissen Tageszeiten, in welchen die Personenzüge in grösserer Zahl rasch aufeinander folgen, können die Güterzüge überhaupt nicht mehr durchgebracht werden, sie müssen dann auf benachbarten Stationen oder auf der Ver-

*) Dass die Linien 1—6 von der Zweiten Kammer des Landtags genehmigt worden, haben wir bereits in Nr. 17 S. 191 d. Ztg. mitgetheilt. Die Redaktion.

bindungsbahn vor dem Bahnhof Stuttgart liegen bleiben, bis die Personenzüge vorübergefahren sind. Da auch die in der Nähe gelegenen Stationen, wie Plochingen, Esslingen, Cannstatt, Waiblingen, Ludwigsburg mit Geleisen nicht gerade reichlich ausgestattet sind, so wirkt die Nothwendigkeit, die Hauptgeleise auf diesen Stationen stundenlang für die Personenzüge frei halten zu müssen, auf die den Güterzügen der Hauptbahn, wie der oberen Neckar-, Rems- und Murrbahn vorzuschreibenden Kurse in vielen Fällen sehr ungünstig ein, wobei der Lauf der Güterzüge in einer auf die Dauer nicht haltbaren Weise verlangsamt wird. In Zeiten lebhafteren Personenverkehrs, welcher die Einschaltung ausserordentlicher Personenzüge nöthig macht, muss stets eine Anzahl von Güterzügen ausfallen, weil deren Führung über die erwähnte Strecke auch mit Verzögerungen nicht mehr möglich ist. Eine Verminderung der Zahl der zur Zeit auf dem Bahnhof Stuttgart verkehrenden Züge, bei welcher sich der Dienst wieder vereinfachen würde, steht weder für den Güterverkehr noch für den Personenverkehr in Aussicht; es dürfte vielmehr die Rücksicht auf die in mehr als einer Hinsicht wünschenswerthe Beschleunigung des Güterverkehrs, sowie die auf die Dauer kaum abzuweisende vollständige Trennung der Personenzüge für die Richtung Stuttgart-Heilbronn von denjenigen der Richtung Stuttgart-Mühlacker, endlich die Rücksicht auf die Förderung des Lokalverkehrs mit der Zeit zu einer weiteren Vermehrung der dermaligen Zahl der Züge führen. Die angeführten Uebelstände werden deshalb voraussichtlich in gesteigertem Grade fühlbar werden, wenn nicht schon jetzt auf eine gründliche Abhilfe Bedacht genommen wird. Diese Abhilfe kann nicht in einer weiteren Ausdehnung der Geleiseanlagen des Bahnhofs Stuttgart, etwa in Verbindung mit der Anlage weiterer Geleise auf der Strecke Cannstatt-Stuttgart-Zuffenhausen gesucht werden; solchen Erweiterungsbauten würden besonders auch wegen der Lage des Bahnhofs zwischen Bauquartieren usw. bedeutende Schwierigkeiten entgegenstehen. Eine Erweiterung und Verbesserung der Geleiseanlagen und der sonstigen Einrichtungen für den Güterverkehr ist zwar in beschränkter Ausdehnung innerhalb des verfügbaren Areals angänglich und hat sich neuerdings insoweit als nothwendig gezeigt, als solche dem Stückgutverkehr und der Aufgabe und Abnahme der Wagenladungsgüter dienen. Eine gründliche Beseitigung derjenigen Hindernisse aber, welche einer rascheren Beförderung der Güterwagen und Güterzüge nach und von dem Bahnhof Stuttgart entgegenstehen, kann sich die Königliche Regierung nur versprechen einerseits von der vollständigen Befreiung des Bahnhofs Stuttgart von dem durchgehenden Güterverkehr und andererseits von der theilweisen Entlastung desselben von dem Lokalgüterverkehr. Der erstere Zweck lässt sich in der Hauptsache dadurch erreichen, dass der durchgehende Güterverkehr, nämlich der landauf- und landabwärts auf der Hauptbahn, ferner der von der Remsbahn kommende und dorthin gehende, sowie der von der Hauptbahn auf die Schwarzwaldbahn und umgekehrt übergehende Güterverkehr mit Ausnahme des Lokalverkehrs der Stationen Cannstatt, Stuttgart und Feuerbach über eine Bahnlinie geleitet wird, welche, diese Stationen umgehend, die Remsbahn zwischsn den Stationen Fellbach und Cannstatt berührend, die Linie Plochingen-Stuttgart mit der Linie Stuttgart-Bietigheim direkt verbindet, wobei die mit ausgedehnten Rangiranlagen auszustattende Umgehungsbahn von der Hauptbahn in der Nähe der Station Untertürkheim einerseits und Zuffenhausen andererseits abzweigen würde. Nach Herstellung einer solchen Umgehungsbahn von Untertürkheim nach Zuffenhausen würden auf der Linie Cannstatt-Stuttgart-Zuffenhausen nur noch die Personenzüge und Lokalgüterzüge verkehren; die letzteren könnten dann, ohne dass fernerhin wesentliche Verzögerungen zu befürchten wären, in den von den ersteren freigelassenen Zeitabschnitten verkehren; das Rangirgeschäft auf dem Bahnhof Stuttgart würde ganz erheblich vereinfacht und die für den Personenverkehr bestimmten Geleise dieses Bahnhofs ausschliesslich für diesen Verkehr verfügbar werden. — Die Entlastung des Bahnhofs Stuttgart von dem durchgehenden Güterverkehr wird aber vollständig erst erreicht durch die Anlage einer weiteren Umgehungsbahn, durch welche der Bahnhof Zuffenhausen auch mit dem Bahnhof Hasenberg an der Gäubahn in direkte Verbindung gesetzt wird. Durch die Anlage dieser Umgehungsbahn wäre auch die weiter anzustrebende Entlastung des Bahnhofs Stuttgart von einem Theil des Lokalgüterverkehrs ermöglicht, aber nur dann, wenn der zur Zeit nur dem Personen- und dem Wagenladungsverkehr der Gäubahn dienende Bahnhof Hasenberg auch für den Stückgutverkehr eingerichtet und in einem der Bedeutung eines zweiten Güter- und Rangirbahnhofs für Stuttgart entsprechenden Umfang erweitert wird. Nach Herstellung der Verbindungsbahn Zuffenhausen-Hasenberg könnte die Linie Stuttgart-Hasenberg ganz für den Verkehr der Personenzüge und der Lokalgüterzüge freigegeben werden. — Die Vorarbeiten für die beiden Projekte, deren Ausführung nach einer vorläufigen Schätzung auf ungefähr 15 Millionen Mark zu stehen kommen dürfte, sind im Oktober 1889 eingeleitet worden. Für die Bearbeitung der Pläne und des Kostenvoranschlags, soweit solche noch in die gegenwärtige Finanzperiode fällt, wird ein Betrag von 30 000 *M.*, wovon auf die Strecke Untertürkheim - Zuffenhausen 20 000 *M.* und auf die Strecke Zuffenhausen - Hasenberg 10 000 *M.* entfallen, beantragt. — Was die theils in Eingaben, theils in der Presse in letzter Zeit aufgetauchten Projekte anderer Umgehungsbahnen betrifft, z. B. Esslingen-Ludwigsburg und Plochingen-Endersbach-Marbach, so würden diese Projekte einen weit grösseren Aufwand, als die von der Eisenbahnverwaltung empfohlenen erfordern, und dem angestrebten Zweck nicht ebenso genügen. Der durchgehende Verkehr der Hauptbahn und der Remsbahn würde zwar vom Bahnhof Stuttgart und der Hauptbahnstrecke Zuffenhausen-Stuttgart-Cannstatt abgelenkt. Der Verkehr von und zur Gäu- und Schwarzwaldbahn würde aber zum Theil dem Stuttgarter Bahnhof und der genannten Hauptbahnstrecke verbleiben, wenn nicht in ganz unwirthschaftlicher Weise auf grossen Umwegen gefahren werden wollte. Das Projekt Marbach-Winnenden-Plochingen stellt überhaupt ein selbständiges Eisenbahnprojekt dar, welches mit der jetzt zu behandelnden Frage der Entlastung des Stuttgarter Bahnhofs und eines Theils der Hauptbahn kaum in Zusammenhang gebracht werden kann; für die Abkürzungen Marbach-Winnenden und Winnenden-Plochingen kostspielige Vollbahnen herzustellen, wie sie der durchgehende Verkehr erfordern würde, daran wird in der nächsten Zeit ernstlich nicht wohl gedacht werden. Ein Bedürfniss, die Hauptbahn auf anderen Strecken zu entlasten, als zwischen Zuffenhausen und Cannstatt, besteht zur Zeit nicht. Eine nähere Darlegung hierüber kann übrigens bis zur Einbringung des Antrags auf die Ausführung der Projekte ausgesetzt bleiben. Vorerst handelt es sich nur um die Ausführung von Vorarbeiten, welche nicht zu entbehren sind. Durch die Bewilligung der Mittel für dieselben ist selbstverständlich der Beschlussfassung über die Bauausführung selbst nicht vorgegriffen.

Die Bahnstrecke Hasenberg-Böblingen ist im Oberbau zunächst eingeleisig hergestellt, es ist aber die Grunderwerbung in der Hauptsache auch für ein zweites Geleise vollzogen, auch sind die meisten Dämme, sowie einzelne Einschnitte, die Tunnels und die meisten Brücken und Durchlässe für zwei Geleise hergestellt. Für den dermaligen Verkehr erscheint die eingeleisige Anlage der Strecke ausreichend. Im Falle der Herstellung einer Verbindungsbahn Zuffenhausen-Hasenberg und durch die hiermit zusammenhängende Erweiterung des Bahnhofs Hasenberg dürfte jedoch die Gäubahn für den Transit-Güterverkehr voraussichtlich eine erhöhte Bedeutung gewinnen. Einen weiteren erheblichen Verkehrszuwachs würde die erwähnte Theilstrecke dieser Bahn erhalten im Falle der etwaigen späteren Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Hohenzollern- und Gäubahn, wobei als Anschlussstationen einerseits Tübingen und andererseits Böblingen in Betracht kommen würden. Wann dieser Bahnbau, welcher zu den dringenden Aufgaben der Eisenbahnverwaltung nicht gehört, in Angriff genommen werden kann, lässt sich zur Zeit nicht sagen. Der zweigeleisige Ausbau der Strecke Hasenberg-Böblingen erscheint aber auch, abgesehen von dieser Eventualität, schon wegen der grösstentheils schwierigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse dieser Bahnstrecken im Interesse der erleichterten Einrichtung und der Sicherheit des Betriebs als wünschenswerth. Die Königliche Regierung hält es daher für zweckmässig, noch in der laufenden Etatsperiode zunächst die speziellen Vorarbeiten für den zweigeleisigen Ausbau dieser Strecke ausführen zu lassen, indem sie die Erwägung über den Zeitpunkt der Bauausführung bis zum Abschlusse dieser Vorarbeiten ausgesetzt lässt. Der Aufwand für die Herstellung des 2. Geleises ist auf $1^1/_2$ Millionen Mark geschätzt. Zunächst wird für die Ausführung der speziellen Vorarbeiten die Einstellung eines Betrags von 10 000 *M.* beantragt.

Für die nächsten Jahre ist ausser den in Art. 3 des Gesetzentwurfs vorgesehenen Bauten und ausser denjenigen, für welche nach Art. 5 Projekte zu bearbeiten sind, noch eine Reihe anderer Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Bahnanlagen in Aussicht zu nehmen, welche zur Sicherung und zur Erleichterung des Eisenbahnbetriebs als geboten erscheinen. Als solche Verbesserungen, soweit für dieselben ausserordentliche Mittel in Anspruch zu nehmen sein werden, können jetzt schon genannt werden: die Verlängerung der Kreuzungsgeleise auf denjenigen Stationen der Bahnstrecken Ulm-Friedrichshafen und Plochingen-Horb, auf welchen die für die längsten, die Strecke durchfahrenden Züge erforderliche Geleiselänge nicht vorhanden ist; die Ausstattung des Haltepunkts Sondelfingen zwischen den Bahnhöfen Metzingen und Reutlingen mit Ausweichgeleisen; die Ausstattung der Stationen Neustadt, Schwaikheim, Maubach und Oppenweiler der Murrbahn mit Ausweichgeleisen; die Erweite-

rung der Geleiseanlagen des Bahnhofs Hall; die Ausdehnung der Einrichtung für Fahrgeschwindigkeits-Kontrolen. Zur Erwägung steht ferner die Ausstattung der Stationen mit Ausfahrtssignalen und die Auswechselung des alten Holzschwellen-Oberbaus gegen den neuen Oberbau in den Hauptgeleisen der Stationen derjenigen Strecken, auf welchen im übrigen dieser neue Oberbau liegt. Die Kreditforderungen für diese Verbesserungen, welche nach einer vorläufigen Schätzung im ganzen einen Aufwand von etwa 7½ bis 8½ Millionen Mark verursachen würden, werden voraussichtlich in dem Baukredit-Gesetzentwurfe für 1891/93 eingebracht werden. Je nach der weiteren Gestaltung des Verkehrs wird auch der zweigeleisige Ausbau weiterer Bahnstrecken, insbesondere der Strecke Waiblingen-Aalen in Frage kommen.

Deckung des Aufwands.

Der Gesammtbedarf, welcher nach dem vorliegenden Gesetzentwurf für Zwecke der Eisenbahnverwaltung gefordert wird, berechnet sich auf 10 730 000 ℳ. Die Grunderwerbungskosten für die in Art. 1 und 2 des Entwurfs genannten neuen Bahnen sind von den Betheiligten aufzubringen. Wegen der Deckung des Aufwands auf die Grunderwerbung für die nach Art. 3 des Entwurfs auszuführenden baulichen Anlagen ist in der üblichen Weise Bestimmung zu treffen. Auf die Restverwaltung sind an den Baukosten für die Bahn von Honau nach Münsingen 2 500 000 ℳ, an den Kosten für die Bahn von Waldenburg nach Künzelsau 330 000 ℳ, und die Kosten der Vorarbeiten für die Bahnen Untertürkheim-Zuffenhausen und Zuffenhausen-Hasenberg, sowie für ein 2. Geleise auf der Bahnstrecke Hasenberg-Böblingen mit 40 000 ℳ, zusammen 2 870 000 ℳ zu übernehmen. Der nach Bestreitung der Grunderwerbungskosten und nach Abzug der Beiträge der Restverwaltung verbleibende Bedarf ist durch Anlehensmittel zu decken.

Aus den Niederlanden.

Holländische Eisenbahngesellschaft: Enschede-Oldenzaal.

Nach einer Mittheilung der Betriebsdirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft wird die vorgenannte, in Nr. 23 S. 247 d. Ztg. näher beschriebene Lokalbahn am 10. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Aus der Schweiz.

Eisenbahndepartement: Personalien.

Zum Inspektor der technischen Abtheilung des Eisenbahndepartements wurde Regierungsrath Tschiemer von Bern gewählt, früher Kontrolingenieur und Adjunkt des technischen Inspektors.

Seilbahn nach dem Monte San Salvatore bei Lugano.

Am 26. v. Mts. fand die feierliche Eröffnung der von den Herren Bucher und Durer erbauten Seilbahn (siehe die ausführliche Beschreibung derselben in Nr. 26 S. 274 d. Ztg.) nach dem San Salvatore statt.

Visp-Zermatt.

Die Eisenbahn nach Zermatt naht so weit der Vollendung, dass am 1. Juni die Theilstrecke Visp-Stalden und am 1. Juli die weitere Strecke bis Sankt Nikolaus dem Betriebe übergeben werden kann. Die ganze Linie bis nach Zermatt wird erst im nächsten Jahre betrieben werden können.

Eisenbahn Vevey-Bulle-Thun.

An das Eisenbahndepartement ist das Konzessionsgesuch für eine Bahn Vevey-Bulle-Thun eingegangen, welches die Nothwendigkeit dieser Bahn mit folgenden Hinweisen begründet: Strategisches Interesse, besserer Absatz der hier zahlreich vorkommenden Bauhölzer, der im Greyerzerland und Simmenthal lebhaft betriebene Viehhandel, Absatzgebiet für den Waadtländischen Weinhandel, lebhaftere Ausnutzung der Wasserkräfte durch Einführung neuer Industrien, Touristenverkehr.

Die projektirte Bahn soll eine Länge von 116,570 km erhalten. Der Ausgangspunkt am Bahnhofe in Vevey liegt 389 m über Meer, der höchste Punkt ist bei Saanenmöser mit 1 260 m zu erreichen und am Bahnhofe Thun erreicht die Bahn das Niveau von 565 m über Meer. Die Bahn soll schmalspurig und als einfache Adhäsionsbahn gebaut werden. Der Betrieb erfolgt Sommer und Winter. Als Betriebsmaterial sind in Aussicht genommen: 12 Lokomotiven, 12 Gepäckwagen, 40 Personenwagen mit je 48 Sitzplätzen und 100 Güterwagen. Die Fahrzeit beträgt rund 5 Stunden. Die Kosten für 116,6 km stellen sich zu rund 16 Millionen Francs oder 137 200 Frcs. für das Kilometer. Die Taxen sollen betragen: für I. Klasse 20 Cts., für II. Klasse 15 Cts. und für III. Klasse 10 Cts. für das Kilometer.

Die Zahnradbahn Göschenen-Andermatt,

für welche kürzlich das Konzessionsgesuch eingereicht worden ist, hat eine Länge von 3,7 km, wovon 2,7 km mit Zahnrad und 1 km als Adhäsionsbahn betrieben werden sollen. Es sind drei Tunnels von zusammen 1,1 km Länge vorgesehen. Die Spurweite ist auf 1 m, die Maximalsteigung auf 20 % und der Minimalradius auf 200 m bemessen. Die Baukosten sind auf 1,3 Millionen Francs angesetzt.

Jura-Simplonbahn.

Die zwischen den Delegirten des Bundesrathes und der Berner Regierung getroffene Verständigung, betreffend Jura-Simplon-Aktien, soll dahin gehen, dass der Bund für den Kaufpreis (600 Frcs. pro Aktie) 3 % Rententitel zum Kurse von 90 abgibt.

Pilatusbahn.

Das finanzielle Endergebniss war trotz der schlechten Witterung des vergangenen Sommers ein sehr günstiges. Das erste Betriebsjahr gestattet die Vertheilung einer Dividende von 7 % = 140 000 Frcs. auf das einbezahlte Aktienkapital von 2 Millionen Francs. Die Tantiemen betragen 6 224,49 Frcs. und auf neue Rechnung werden vorgetragen 16 020,43 Frcs. Aus dem Jahresergebniss sind ferner dem Erneuerungsfonds statt der statutarischen Einlage von 5 000 Frcs. 30 000 Frcs. zugewiesen worden und dem Reservefonds statt 5 000 Frcs. 10 000 Frcs. — Aus der Betriebsrechnung erhellt, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehre 272 715,50 und aus dem übrigen Verkehre 23 748,55 Frcs. betrugen. Die verschiedenen Einnahmen sind gebucht mit 5 339,20 Francs, zusammen 301 803,25 Frcs. Dagegen betragen die Betriebsausgaben 107 931,26 Frcs., so dass sich der Ueberschuss der Betriebseinnahmen auf 193 871,99 Frcs. stellt. Die Nebengeschäfte (Hotelunternehmung Bellevue) ergaben einen Ertrag von 23 189,35 Francs, aus sonstigen Quellen gingen ein 13 660,77 Frcs. und die Zinsen aus den verfügbaren Kapitalien betrugen 17 536,80 Frcs. Summe der Einnahmen 248 258,31 Frcs. Hiervon mussten zur Verzinsung der Obligationen 34 000 Frcs. und zu Kontokorrentzinsen 2 013,39 Frcs. entnommen werden und in die Spezialfonds wurden statt der obligatorischen 20 000 Frcs. 50 000 Frcs. eingelegt. Aus der Bilanz ist zu entnehmen, dass das Baukonto 2 173 000 Frcs. beträgt und dass die Hotelunternehmung mit 388 066,51 Frcs. eingestellt ist. Ausser den Anleihen von 850 000 Frcs. hat die Gesellschaft schwebende Schulden im Betrage von 6 819,50 Frcs.

Die Betriebszeit dauerte vom 4. Juni bis 10. Oktober = 130 Tage, wobei 36 892 Personen mit 2 174 Wagen befördert wurden; also für den Wagen 17,0 Passagiere, was einer mittleren Ausnutzung der Sitzplätze von 53,1 % entspricht. Nach der Fahrtrichtung sind es 18 583 oder 50,4 % Bergfahrten und 18 309 oder 49,6 % Thalfahrten. Die Einnahme aus dem Personenverkehre beträgt pro Reisenden 7,39 Frcs. oder 92,4 % der mittleren normalen Taxe von 8 Frcs. Die mittlere Tagesfrequenz betrug rund 284 Personen und die Zugfrequenz 25 Personen. Die maximale Tagesfrequenz zeigte der 18. August mit 888 Personen.

Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees.

Nach dem kürzlich erschienenen 20. Geschäftsbericht hat diese Gesellschaft ein gutes Jahr hinter sich. Es wurden letztes Jahr auf dem Vierwaldstättersee 870 988 Personen befördert (1888 859 139). Die Gesammteinnahmen zuzüglich 22 550,20 Frcs. an Aktivzinsen und 108 Frcs. Saldo vom Vorjahre betragen 1 017 167,10 Frcs., die Ausgaben (Abschreibungen und Einlage in den Versicherungsfonds inbegriffen) 805 813,04 Frcs. Es ergibt sich somit ein Reingewinn von 211 354,06 Frcs., welcher folgendermaassen verwendet wird: 174 000 Frcs. als Dividende gleich 6 % vom einbezahlten Aktienkapital, 20 000 Frcs. als Einlage in den Reservefonds und 17 354 Frcs. als Vortrag auf neue Rechnung.

Das Schiffsmaterial besteht aus 13 Dampfern auf dem Vierwaldstättersee, 2 auf dem Zugersee, 1 eisernen und 11 hölzernen Schleppschiffen und einer Anzahl Ruderschiffe.

Urtheile des Reichsgerichts.

Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zum Ersatz des Schadens, welcher einem Dritten durch die vor Einlösung des Frachtbriefs erfolgte Ausstellung eines Duplikat-Frachtbriefs über Weiterversendung des Guts verursacht ist.

Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts.

Die Revision musste für begründet erachtet werden.

Der Kläger hat geltend gemacht, dadurch, dass von der Güterexpedition in Coblenz dem S. ein abgestempeltes Frachtbriefduplikat übergeben worden sei, nach welchem ein mit 100 Sack Weizen beladener Eisenbahnwagen von S. an ihn abgesandt worden sein sollte, sei er zu der Annahme bestimmt worden, S. habe den Besitz des Weizens erlangt und diesen an ihn abgesandt bezw. der Eisenbahnverwaltung zum Zweck der

Absendung übergeben. Weiter hat derselbe ausgeführt, infolge dieser Annahme habe er sich zur Ausstellung des von S. verlangten Accepts entschlossen; der ihm daraus erwachsene Schaden sei sonach durch die ordnungswidrige Ausstellung des Frachtbriefduplikats veranlasst worden, und der Beklagte habe ihm nach den Artikeln 1382—1384 den ihm erwachsenen Schaden zu ersetzen. Bei dieser Sachlage hatte das Oberlandesgericht zu prüfen, ob der von dem Kläger behauptete ursächliche Zusammenhang zwischen der Ausstellung des Frachtbriefduplikats und der Beschädigung desselben wirklich bestehe, und ob dem Aussteller das behauptete Verschulden zur Last falle, insbesondere, ob derselbe, als er das Frachtbriefduplikat ausstellte, bei gehöriger Vorsicht voraussehen konnte, dass dasselbe zur Täuschung eines Dritten benutzt werden könne. Dieser Prüfung hat sich aber das Oberlandesgericht nicht in der erforderlichen Weise unterzogen, insbesondere die Angabe des Klägers, er sei durch das Frachtbriefduplikat zu der Annahme bestimmt worden, dass S. über den Weizen verfügen könne und denselben der Eisenbahnverwaltung für ihn übergeben habe, nicht genügend berücksichtigt. Durch die Ausführung, ein Frachtbriefduplikat sei Dritten gegenüber nach § 50 Ziffer 5 des Betriebsreglements völlig bedeutungslos, deshalb habe sich ein solcher, wenn er demselben dennoch Bedeutung beilege und dadurch in Schaden gerathe, diesen selbst zuzuschreiben, kann die angefochtene Entscheidung nicht gerechtfertigt werden, weil Kläger nicht dadurch in Schaden gerathen sein will, dass er glaubte, durch die Uebergabe des Frachtbriefduplikates Rechte auf die Waare zu erlangen, sondern dadurch, dass er annahm, die Waare sei der Eisenbahn von S. übergeben bezw. der frühere Frachtbrief von ihm eingelöst worden. Eine solche Ueberzeugung konnte aber aus dem Frachtbriefduplikat, das eine Bescheinigung bezüglich der Uebergabe der Güter enthält, entnommen und dadurch unter Umständen der Kläger durch eine solche vorzeitige Ausstellung geschädigt werden. Es ist auch ganz wohl möglich, dass die Ausstellung von Urkunden (z. B. Quittungen), welche den wirklichen Verhältnissen nicht entsprechen, den Aussteller Dritten gegenüber schadenersatzpflichtig macht. Insbesondere kann eine solche Verbindlichkeit dann begründet sein, wenn der Aussteller wusste oder doch bei gehöriger Sorgfalt voraussehen konnte, dass die Urkunde zur Täuschung und Beschädigung eines Dritten benutzt werden solle.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. Februar 1890 in Sachen Handlung Löb w. Eisenbahn-Betriebsamt Coblenz.)

Bücherschau.

Deutsches Chiffrirwörterbuch für den geheimen Verkehr mit dem In- und Auslande von Alexander Katscher. Eleg. geb. Preis 7,50 ℳ. Leipzig 1889. C. A. Koch's Verlagsbuchhandlung.

Das „Deutsche Chiffrirwörterbuch" stellt ein neues praktisches Chiffrirsystem auf, in welches sich jedermann mit Leichtigkeit hineinfinden wird. Die Grundlage desselben bildet ein einfaches, alphabetisch geordnetes Wörterbuch, welches etwa 20 000 der gebräuchlichsten Worte (auch Silben und Redensarten) enthält. Ausser den im Handel und öffentlichen Verkehr wie in der Politik und Diplomatie gebräuchlichen und nöthigen Worten findet man auch die Namen der grossen Bankinstitute, der wichtigsten industriellen Unternehmungen, bedeutender Zeitschriften, sowie der häufig vorkommenden Eigennamen, namentlich jener von souveränen Fürsten und hervorragenden Männern, als besondere Schlagwörter aufgenommen, wodurch der Gebrauch des Werkes als Unterlage für das Chiffriren sehr erleichtert wird.

Als Chiffrirsystem ist das im internationalen Telegraphendienst gebrauchte Morse'sche Alphabet mit seinen 29 Buchstaben in der Weise verwendet, dass jede Seite, Spalte und Zeile des alphabetischen Wörterbuchs mit einem Buchstaben des Morsealphabets bezeichnet wird, welcher an Stelle des fraglichen in der betreffenden Zeile stehenden Wortes zu setzen ist, wodurch die Geheimschrift gebildet wird.

Mittelst der am Schlusse des Werkes abgedruckten Gebrauchsanleitung nebst beigefügten Beispielen kann man sich rasch in das einfache Chiffrirsystem hineinfinden, dessen Benutzung eine bedeutende Ersparniss an Depeschenspesen ermöglicht und sich auch für telephonische, geheim zu haltende Mittheilungen eignet. Der Preis des Werkes im Vergleich zu ähnlichen Chiffrirschlüsseln ist ein mässiger.

Verschiedenes.

Chile. Der Bau der 70 km langen Bahn von Santiago über Cajitas de Agua und Los Pérales nach Pirqué ist dem Unternehmer John Murphy übertragen; die Arbeiten wurden Ende 1889 in Angriff genommen.

Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Chile veranlassten 1889 eine Einfuhr von 1 321 194 Tonnen im Werthe von 27 635 000 ℳ. aus Chile in Deutschland gegen 991 662 t im Werthe von 21 129 000 ℳ. im Vorjahre, während die Ausfuhr aus Deutschland nach Chile 1889 nur 69 567 t im Werthe von 11 455 000 ℳ. betrug gegen 56 533 t im Werthe von 6 492 000 ℳ. im Vorjahre.

Ecuador. Zum Bau der Bahn, welche Quito mit dem Hafen Bahia de Caracas am Stillen Meere verbinden soll, hat sich Ende des Jahres 1889 in London die „Ecuador Central Railway Company" gebildet. Die Bauarbeiten werden von der Küste aus in Angriff genommen. Kr.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der Geheime Regierungsrath Früh in Erfurt ist zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt definitiv betraut worden.

Uebertragen wurde: dem Regierungs- und Baurath Neumann in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, dem Regierungsassessor Friedberg in Thorn die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Fuhrberg in Hannover die Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im bautechnischen Büreau der Eisenbahndirektion daselbst, Peters in Breslau die Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion daselbst, dem Eisenbahn-Maschineninspektor Bindemann in Breslau die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau, dem Eisenbahn-Bauinspektor Brüggemann in Breslau die Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte (Breslau-Oderthor) daselbst.

Versetzt sind:

die Regierungs- und Bauräthe: Janssen, bisher in Essen, als Direktor an das Betriebsamt (Main-Weserbahn) in Cassel, Kottenhoff, bisher in Köln, als Direktor an das Betriebsamt in Hagen, Ballauff, bisher in Nordhausen, nach Cottbus behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des dortigen Betriebsamts, Lange, bisher in Neuwied, nach Köln behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) daselbst, Haarbeck, bisher in Münster, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Essen;

die Regierungsräthe: Jeckstein, bisher in Essen, nach Altona behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst, Schmidt, bisher in Altona, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Essen;

die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Buchholtz, bisher in Posen, nach Gnesen als Vorsteher der Bauinspektion daselbst, Gottstein, bisher in Beuthen O/S., als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Kattowitz, König, bisher in Eschwege, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (linksrheinisches) in Köln, Meisel, bisher in Wesel, nach Warburg als Vorsteher der Bauinspektion daselbst, Sauer, bisher in Warburg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (rechtsrheinisches) in Düsseldorf, Staggemajer, bisher in Düsseldorf, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Bremen, Stündeck, bisher in Elberfeld, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Neuwied, Wiesner, bisher in Bremen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Erfurt) in Berlin;

die Eisenbahn-Maschineninspektoren: Götze, bisher in Stralsund, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Halle a/S., Ingenohl, bisher in Deutz, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (rechtsrheinisches) in Düsseldorf, Stiebler, bisher in Stolp, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Posen;

die Eisenbahn-Bauinspektoren: Borchart, bisher in Halle a/S., als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Stralsund, Krüger, bisher in Posen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Stettin, Neumann, bisher in Oppeln, als Vorsteher des Materialienbüreaus der Eisenbahndirektion nach Breslau.

Dem Eisenbahnsekretär Flindt in Frankfurt a/M. ist aus Anlass der Vollendung des 50. Dienstjahres der Charakter als Rechnungsrath und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kolszewski in Kattowitz beim Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Baurath verliehen worden.

Pensionirt wurde der Geheime Regierungsrath Schwenke, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, und der Ober-Güterverwalter Köppen in Bromberg.

Dem Regierungsassessor Schmedding in Dessau ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Darmstädter Dampfstrassenbahnen. Am 3. April d. J. wird die unserer Betriebsverwaltung zu Darmstadt unterstehende Dampfbahnstrecke Darmstadt-Arheilgen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Mit dem gleichen Tage tritt der Sommerfahrplan für die Darmstädter Dampfstrassenbahnen und der Nachtrag II zum Tarif derselben in Kraft. Verkaufsexemplare des Fahrplans und des Tarifnachtrags sind sowohl bei den Stationen als auch bei der Betriebsverwaltung vorräthig.

Berlin, den 1. April 1890. (805)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
H. Bachstein.

2. Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab treten im Staatsbahngütertarife Bromberg-Berlin folgende anderweite Ausnahmefrachtsätze für Alexandrowo-Frankfurt a/O. in Kraft:

a) im Ausnahmetarif 2 für Getreide etc. 1,39 ℳ und
b) im Ausnahmetarif 3 für Holz etc. 0,86 ℳ für 100 kg.

Die auf Seite 8 des Nachtrags IX zum fraglichen Gütertarif unter Nr. 4 enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für die Haltestelle Drzechowo des Bezirks Bromberg kommen auch auf die im Haupttarif für Drzechowo-Warthehafen enthaltenen Stationstarife zur Anwendung. Es sind daher in der 2 Zeile dieser Bestimmungen zwischen „Entfernungen" und „jedoch" die Worte „und Stationstarifen" nachzutragen.

Auf Seite 16 des vorbezeichneten Nachtrags ist unter 8d die Station Altdamm zu streichen, da für dieselbe keine Schnittsätze für Getreide etc. bestehen.

Bromberg, den 31. März 1890. (806)
Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Am 1. April d. J. gelangt Nachtrag II zum Gütertarif für den Militärbahn-Staatsbahnverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält:

I. Ergänzungen zu „II. A. Besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement".
II. Aenderungen zu „II. B. 4. Kontrolvorschriften".
III. Aenderungen zu „II. C. Besondere Bestimmungen zum Tarife für Nebengebühren im Güterverkehre" und zu „II. D. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc."
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu „II. D. III. Tarif und Abfertigungsbefugnisse der Haltestellen und einzelner Stationen".
V. Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger.
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
VII. Berichtigungen.

Durch die unter III des Nachtrags enthaltenen Aenderungen und durch die unter VII aufgeführten Berichtigungen werden theilweise Frachterhöhungen, welche indess erst am 1. Juni 1890 in Kraft treten, herbeigeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 1. April 1890. (807)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 10. April d. J. wird die Station Falkenau der Sächsischen Staatsbahnen in den direkten Verkehr mit Bremen einbezogen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung beträgt 478 km.

Dresden, den 1. April 1890. (808)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Beförderung von Saatgetreide nach dem Kreise Ortelsburg. Von sofort werden Saatgetreidesendungen, und zwar: „Roggen, Gerste, Hafer, Lupinen, Erbsen, Wicken", wenn sie in den Frachtbriefen als „Saatgetreide für den Kreis Ortelsburg" bezeichnet und „an den Landrath von Klitzing zu Ortelsburg" gerichtet sind und eine im Kreise Ortelsburg belegene Station der Strecke Passenheim-Puppen (Passenheim, Grammen, Ortelsburg, Olschienen, Schwentainen, Puppen) als Bestimmungsstation angegeben ist, auf den Staatshahnstrecken bis einschliesslich den 15. Mai d. Jrs. zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt, wodurch eine Frachtermässigung um etwa die Hälfte eintritt.

Bromberg, den 30. März 1890. (809)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher Königl. Preuss. Eisenbahndirektionen.

Die im Spezial-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kurskbahn nach Danzig etc., gültig vom 27/15. September 1889, für Kursk Stadt, Karassewka und Poniry vorgesehenen Frachtsätze treten vom 13/1. Mai cr. ab ausser Kraft. Von demselben Tage verlieren auch die in dem von der genannten Bahn nach Danzig etc. über die Routen Orel-Smolensk-Brest-Praga-Mlawa-Illowo bezw. Orel-Brjansk-Praga-Mlawa-Illowo bezw. Orel-Brjansk-Luninetz-Baranowitschi-Bialystok-Praga-Mlawa-Illowo bestehenden Tarif für die Stationen Karassewka bis inkl. Stanowoi-Kolodes, sowie für die Stationen Losarewo bis inkl. Serpuchow enthaltenen Frachtsätze ihre Gültigkeit. Die demnächst gültigen Frachtsätze werden seiner Zeit mitgetheilt werden.

Danzig, den 3. April 1890. (810J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Für die Beförderung von Kleie (Aussiebsel) jeder Art, Spreu, Hülsen, Schalen, Getreidefegsel (Tariza) und ausgedroschene Maiskolben zum Export in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen Odessa Tawarnaja und Odessa Sastawa der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser treten ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben gelten über die Route Kowel-Mlawa vom 28. März/9. April, über die Route Kowel-Brest-Praga vom 31. März/12. April cr. ab. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Die Direktion (811J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 8. April 1890 tritt zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 15. August 1889 der dritte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. neu abgefasste Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I oder durch besondere Ausnahmetarife gewährten Frachtsätze bei Ausfuhr über See. Diese Vorschriften finden sowohl im diesseitigen Lokalverkehr als auch in denjenigen Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie denjenigen inländischen Verbandsverkehren, an welchen Deutsche Nord- und Ostsee-Hafenstationen hetheiligt sind, gleichmässig Anwendung auf alle Ausfuhrgüter. Ausgenommen sind nur die Artikel Sprit und Spiritus, für welche die bisherigen Kontrolvorschriften auch ferner unverändert in Kraft bleiben. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen, sowie durch das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 5. April 1890. (812MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. April 1890 tritt der Nachtrag V zum Bromberg-Sächsischen Verbandsgütertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften, sowie neue Vorschriften über die Kontrole der Ausfuhrgüter.
2. Neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alexandrowo, Alt-Damm, Carolinenhorst, Orzechowo, Stargard i. Pm. und Zarnefanz des Direktionsbezirks Bromberg und für Fährbrücke, Mittweida-Markersbach, Obercrottendorf, Raschau b. Schwarzenberg, Scheibenberg, Schlettau i. Sachsen, Trebanz-Treben und Waltersdorf b. Buchholz i. Sachsen der Sächsischen Staatseisenbahn.
3. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.
4. Berichtigungen und bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Hierdurch wird der Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsische Verbandsgütertarif vom 1. April 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pm. des Direktionsbezirks Berlin aufgehoben.

Die für den Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien eintretende einschränkende Maassregel tritt erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags V sind bei den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 31. März 1890. (813)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. d. Mts. an findet eine direkte Güterabfertigung zwischen der Bayerischen Station Zapfendorf und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, der Unterelbeschen, der Warstein-Lippstadter und der Braunschweigischen Landeseisenbahn, ferner des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, der Lübeck-Büchener, der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd und der Prignitzer Eisenbahn statt.

Nähere Auskunft geben auf Befragen die Güterabfertigungen der Verbandsstationen.

Hannover, den 7. April 1890. (814)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. I.)

Zu Nr. 29. (1890.)

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. April d. J. an gelangen für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 50000 kg zum Ortsverbrauche aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach den diesseitigen Stationen Delmenhorst, Huchtingen, Hude, Oldenburg und Wüsting ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Oldenburg, den 8. April 1890. (815B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen, Staatsbahnverkehre Berlin- und Magdeburg-Erfurt, sowie Berlin-Mitteldeutscher Verkehr. Vom 15. April d. J. ab findet der Ausnahmetarif für verschiedene Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben auch im direkten Verkehre mit den Stationen Dahme und Kemlitz der Dahme-Uckroer Eisenbahn Anwendung.

Erfurt, den 5. April 1890. (816)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. gelangt für Steine des Spezialtarifs III zwischen Schwarzenbach a. S. und Riesa-Elbkai ein Ausnahmefrachtsatz von 0,49 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 3. April 1890. (817)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die Ulmer Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Mehl bleiben auch nach dem 31. März l. J. in Kraft.

München, den 2. April 1890. (818)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Am 10. April 1890 treten anderweite bezw. neue Frachtsätze für die direkte Beförderung von Pferden und sonstigem Grossvieh in Wagenladungen zwischen Station Görlitz der Königl. Sächsischen Staatsbahnen einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Dresden, am 2. April 1890. (819)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die in dem Nachtrag V vom 1. März 1890 zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Köln (linksrheinisch) vom 1. Januar 1889 enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a. M. (Staatsbahnhof), Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Hanau Ostbahnhof (Staatsbahnhof) und Höchst a. M. Nass. oder Taunusbahnhof (Staatsbahnhof) finden vom 5. d. Mts. ab auch im Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn Frankfurt a. M. H. L. B., Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Hanau (Ostbahnhof und Westbahnhof) und Höchst a. M. im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande Anwendung. Ausgenommen bleibt jedoch der Verkehr mit der Station Rheinböller-Hütte des Bezirks Köln (linksrheinisch).

Köln, den 2. April 1890. (820)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verband. Mit dem 15. April d. J. gelangt der Nachtrag V zum Gütertarif Heft 1 zur Einführung; derselbe enthält ausser Aenderungen der speziellen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc. neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wangenheim, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bufleben-Grossenbehringen ab, ferner Ausnahmesätze für Braunkohlen etc. nach Gera, Pr. Stsb. u. W. G. von Rehmsdorf, nach Plagwitz-Lind., Pr. Stb. von Borna, Frohburg, Groitzsch und Rehmsdorf. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Die anderweite Fassung der Bestimmung wegen Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10000 kg ist fortan auch für den Güterverkehr zwischen der Werrabahn und der Königl. Sächsischen Staatsbahn maassgebend.

Erfurt, den 5. April 1890. (821)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Braunkohlenverkehr mit Niederland. Am 10. April d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in Sendungen von 10000 kg von den Stationen Herzogenrath, Horrem, Kalscheuren und Liblar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Niederländischen Stationen vom 1. Januar 1889 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Lonnecker und Oldenzaal der Holländischen Bahn, sowie Berichtigungen des Haupttarifs.

Köln, den 5. April 1890. (822)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Für die Beförderung von Braunkohlen-Darrsteinen (Briquets) in Sendungen von mindestens 20000 kg von den Stationen Ammendorf, Beutersitz, Bitterfeld, Deuben, Dobrilugk-Kirchhain, Dürrenberg, Greppin, Hennersdorf b. Dobrilugk, Hohenleipisch, Kötschau, Liebenwerda, Buckenau, Rückersdorf, Schönborn, Theissen und Zeitz (Preuss. Staatsbhf.) des Direktionsbezirks Erfurt nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahn wird die Fracht vom 1. April d. J. ab zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für gewisse Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel berechnet.

Hannover, den 3. April 1890. (823)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Die Stationen Solingen-Nord und Solingen-Süd des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld werden vom 15. April d. J. ab in den Ausnahmetarif E für die Beförderung von Basalt usw. aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren.

Köln, den 5. April 1890. (824)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokalverkehr. Mit Wirkung vom 15. April l. J. wird die an der Strecke Kaiserslautern-Lauterecken belegene diesseitige Personen-Haltestelle „Untersulzbach“ in den Güterverkehr unter Beschränkung auf den Versand von Steinen der Spezialtarife II und III in Wagenladungen aufgenommen. (825)

Ludwigshafen a/Rh., 31. März 1890.
Die Direktion
der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Lavale.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Der am 1. September 1889 zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Schweissofenschlacken von Hammerau nach Berlin Anh.-Dr. Bhf. wird vom 1. Juni d. J. ab ausser Kraft gesetzt.

Erfurt, den 5. April 1890 (826)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Anhang II. zum Eydtkuhner Transit-Gütertarif. Die Station Treuchtlingen der K. B. Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 15. April d. J. in den Ausnahmetarif 1 Kategorie 2 des Anhangs II zum Eydtkuhner Transit-Gütertarif vom 1. Januar 1889 mit einer Entfernung von 1250 km und den Frachtsätzen von 3,04 *M.* für 100 kg für die 5000 kg-Klasse und 2,53 *M.* für 100 kg für die 10000 kg-Klasse aufgenommen.

Bromberg, den 2. April 1890. (827)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kursk-Kiewer Verkehr. Vom 18. Mai neuen Stils 1890 ab werden die im 1. Nachtrag zum Theil I des Tarifs für den Kursk-Kiewer Verkehr vom 15./27. September 1889 enthaltenen Getreidefrachtsätze von den nachstehend benannten Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Pillau um die folgenden Beträge erhöht: Kursk 0,11 Rbl., Djakonowo 0,12 Rbl., Iwanino 0,14 Rbl., Lgow 0,16 Rbl., Kolontajewka 0,24 Rbl., Korenewo 0,18 Rbl., Gluschkowo 0,19 Rbl., Nowoselki 0,19 Rbl., Woroschba 0,22 Rbl., Putivl 0,41 Rbl., Gruskoje 0,55 Rbl., Konotop 0,72 Rbl., Pliski 0,57 Rbl., Krutye 0,30 Rbl., Njeschin 0,03 Rbl.

Bromberg, den 2. April 1890. (828)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 10. April 1890 tritt zum **Südostpreussischen Verbands-Gütertarif** der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften, sowie neue Vorschriften über die Kontrole der Ausfuhrgüter.
2. Neue bezw. anderweite Frachtsätze für Alexandrowo, Altdamm, Carolinenhorst, Heiligenbeil, Orzechowo und Stargard i. Pm. des Bezirks Bromberg und Pillau der Ostpreussischen Südbahn.
3. Aenderungen der Ausnahmetarife und Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben.
4. Berichtigungen und bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Hierdurch wird der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einer- und den Stationen Altdamm, Carolinenhorst und Stargard i. Pm. des Bezirks Berlin andererseits aufgehoben.

Die für den Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien eintretende einschränkende Maassregel tritt erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages IV sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 1. April 1890. (829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Altona - Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1890 ist in dem obenbezeichneten Staatsbahntarif die Entfernung Angermünde - Hamburg B von 330 in 360 km zu berichtigen.
Berlin, den 9. April 1890. (830MG)
Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Altona-, Hannover-, Oldenburg-Berlin. Vom 15. April 1890 ab wird die Fracht für die Beförderung von Braunkohlen - Darrsteinen (Briquets) in Sendungen von mindestens 20 000 kg von den Stationen Alt-Ranft, Fürstenberg a/O., Görlitz, Gross-Räschen, Grube Vaterland, Königs-Wusterhausen, Sagan, Senftenberg, Sorau, Strassgräbchen und Weisswasser des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach
a) Hamburg B, Station des Direktionsbezirks Altona,
b) Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Osterholz-Scharmbeck und Vegesack (Grohn), Stationen des Direktionsbezirks Hannover,
c) Brake, Elsfleth und Nordenham, Stationen der Grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen
zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für gewisse Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben etc. berechnet.
Berlin, den 9. April 1890 (831MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Altona- und Berlin-Erfurt. Vom 15. April d. J. ab wird die Fracht für die Beförderung von Braunkohlen - Darrsteinen (Brikets) in Sendungen von mindestens 20 000 kg von den Stationen Klingmühl - Lichterfeld, Poley, Annahütte, Klettwitz und Zschipkau nach den Stationen Hamburg B., Stralsund, Bergen, Wolgast, Anklam, Greifswald, Stettin Central-Güterbahnhof, Swinemünde und Barth zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben berechnet.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen der obengenannten Stationen.
Erfurt, den 9. April 1890. (832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwilów. Einführung eines Nachtrages VI zu den Spezialtarifen. Mit Gültigkeit vom 19. April a./1. Mai n. Stils 1890 gelangt Nachtrag VI zu den Gemeinschaftlichen Spezialtarifen für den Südwestrussischen Verkehr via Woloczysk und via Radziwilów vom 1./13. November a./n. St. 1884 zur Einführung.
Derselbe enthält ausser den im Publikationswege bereits durchgeführten Tarifmaassnahmen die Aufhebung sämmtlicher Spezialtarife rücksichtlich des Russischen Importes mit 1./13. August cr. a./n. St.
Wien, am 3. April 1890. (833)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Elbeumschlagsverkehre. Die im Rückvergütungswege gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11, resp. Nr. 12, resp. Nr. 10 der Tarife Nordwestböhmen-Laube und Westösterreich-Schönpriesen-Umschlag, resp. Westösterreich-Aussig-Landungsplatz, resp. Dresden - Elbkai-Nordwestböhmen für Glaswaaren des Spezialtarifes II, gelten auch für ordinäre Glaswaaren in Harassen verpakt.
Wien, am 2. April 1890. (834)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Verkehr Russisch - Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee - Hafenplätze andererseits. Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für den Transport von Getreide. Mit 19. April a./1. Mai n. St. 1890 gelangt Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im rubrizirten Verkehre vom 1. Februar 1888, welcher Bestimmungen für die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung enthält, zur Einführung.
Wien, den 4. April 1890. (835)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Zu den Heften III bis inkl. V des Tarifs für die Beförderung von Gütern sowie zu dem Tarife für den Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen Lokalverkehre, vom 1. Juni 1888, erscheint am 10. d. Mts. je der Nachtrag II.
Amsterdam, den 2. April 1890. (836)
Die Spezialdirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Eisenach-Bebra zwischen den Stationen Gerstungen und Hönebach eingerichtete Haltepunkt Obersuhl für den Personenverkehr eröffnet.
Mit diesem Tage kommen einfache, Rückfahr-, Militär und Hundefahrkarten zwischen Obersuhl einerseits und den Stationen Bebra, Cassel, Eisenach, Erfurt, Gerstungen, Gotha, Herleshausen, Hersfeld, Hönebach, Melsungen und Rotenburg a. F. andererseits zur Einführung.
Eine Abfertigung von Reisegepäck findet vorläufig in Obersuhl nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck wird auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt.
Bis auf weiteres werden in Obersuhl folgende Züge zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten: die Züge Nr. 15, 25, 29, 26, 24 und 16.
Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Fahrkarten-Ausgaben.
Erfurt, den 5. April 1890. (837)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einladung zur 44. als ordentlichen 37. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 10. Mai 1890, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu abgehalten werden wird.
Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1889.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1889.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1890.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien, mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine bei einer der folgenden Stellen und zwar:
bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskonto - Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg
längstens bis 2. Mai 1890 zu hinterlegen.
Prag, den 5. April 1890. (838)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Aktionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften werden gemäss der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen zu der im Direktionsgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden
Ordentlichen Generalversammlung
auf
Donnerstag, den 22. Mai 1890, Vormittags 9¾ Uhr,
ergebenst eingeladen.
Tagesordnung:
I. Vorlage der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie des Geschäftsberichtes der Direktion pro 1889.
II. Vorbescheidung der Jahresrechnungen pro 1889 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Antrag auf endgültige Ueberweisung des Baukapitals der nicht zur Ausführung gelangten Bahn von Wellesweiler nach den Saargruben auf den Baukonto der St. Ingbert-Saarbrücker Bahn.
V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziff. I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.
Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Geschäftsbericht pro 1889 liegen vom 5. Mai ab im Zimmer Nr. 6 des Direktionsgebäudes dahier zur Einsicht der Herren Aktionäre auf.
Ueber andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände kann in der Generalversammlung nur dann Beschluss gefasst werden, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen bezw. Art. 238 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 mindestens eine Woche vorher bei dem unterzeichneten Vorstande angemeldet worden sind.
Diejenigen Herren Aktionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche der Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 14. Mai d. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.
Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für zwei Aktien gerechnet. (839)
Ludwigshafen a/Rh., 8. April 1890.
Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
J. Neumayer, Kgl. Geheimer Hofrath.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. VI.)

Nr. 7. Jahrgang 1890. Berlin, am 12. April 1890.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	87	1	Fass	leer, gebraucht —	—	1	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	einige mit D, einige mit C. F., die grössere Anzahl nicht gezeichnet.
2	A G	6400	1	—	Kette 6 m lg. —	—	2	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
3	A H	1	1	Sack	22 leere Säcke —	16	3	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
4	A S	104	1	”	Soda —	100	4	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
5	B 107 / T 13	94	1	Glasballen	leer —	11,5	5	Pirna	Sächsische Stsb.	
6	B X	11	1	—	hölz. Viehgatter —	—	6	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
7	B B	12	1	Ballen	bw. W. —	25	7	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Düsseldorf.
8	B E	5134	1	”	Federn —	14	8	Kempten	Bayerische Stsb.	
9	B G	1290	1	Kiste	leer —	57	9	Würzburg	”	Würzburg-Leipzig bez.
10	B H	59	1	—	Koffer —	33	10	Kempten	”	Memmingen-Kempten bez.
11	B M	—	1	Kiste	leer —	56	11	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
12	C B	2590	1	”	Laterne —	14	12	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
13	C K	58/73	16	Kisten	Wein —	1430	13	Aix M.	Grand Central Belge	
14	D	41	1	Kollo	Pflugschaar —	4	14	Lindau	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
15	D	—	1	Pack	10 Stück neue Mangen	17	15	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
16	D	2	2	Säcke	Kuhhornspitzen —	60	16	Gr. Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	
17	D M	6	1	Bund	Rundeisen —	28	17	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
18	D S	350	1	Ballen	Garn —	15	18	Middelburg	Niederländ. Stsb.	
19	D & S	4	1	Kiste	— —	15,5	19	Würzburg	Bayerische Stsb.	Würzburg-Bamberg bez.
20	E H 30 J A J 1	—	2	Kisten	unbekannt —	120	20	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
21	F	350	1	Ballen	Leder —	177	21	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	beklebt F. Peters Bochum Solingen.
22	F P	550	1	Korbflasche	Oel —	13	22	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
23	G	—	2	—	Stühle —	10	23	Düren	Linksrh. Köln	
24	G A	56	1	Kiste	unbekannt —	19	24	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
25	G B	18	1	—	Wagendecke —	50	25	Nürnberg Ctr.-B.	Bayerische Stsb.	
26	G D	—	1	Tafel	Blech —	16	26	Luxemburg	Wilhelm.-Luxemb.	
27	G H	—	2	Stangen	Eisen —	13	27	Rothau	Elsass-Lothring.	
28	G K T	11	1	—	Eisenplatte —	21	28	Schönhausen	K. E.-D. Magdeburg	
29	G P K	sp	1	Ballen	roher Hanf —	47,5	29	Ratingen	K. E.-D. Elberfeld	
30	H	138	1	Kiste	Manufakturwaaren —	24	30	Groningen	Niederländ. Stsb.	
31	H B	—	3	—	Strümpfe —	0,5	31	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt Rombach Els.
32	H H	691	1	Kiste	? —	43	32	Homburg v. Höhe	”	
33	H K	—	1	—	eiserner Deckel —	94	33	Mannheim	Badische Stsb.	
34	H W L	—	2	Pack	leere Säcke —	60	34	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
35	J L	1659	1	Kiste	Metallwaare —	21	35	Berlin L.	”	
36	K	30	1	Sack	Schrauben —	6,5	36	Lindau	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
37	K K	3964	1	Rolle	Leder —	93	37	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
38	K W	—	1	Sack	Garn —	20	38	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
39	K & W	153	1	Kiste	ansch. Wein —	90	39	Tilsit	K. E.-D. Bromberg	
40	L K	7885	1	Fass	gefüllt —	33	40	Aachen	Linksrh. Köln	
41	M A	—	1	—	Ofenrost, rund —	7,5	41	Trier	”	
42	M N	359	1	Ballen	Leim —	29	42	Luxemburg	Wilhelm.-Luxemb.	
43	N V	2412	1	Ofen	eisern —	28	43	”	”	
44	P	1131	1	Bund	11 Stangen Rundeisen	25	44	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	alte Bekleb. Kaiserslautern bezw. Gaschwitz.
45	P M N	11	1	—	Handkoffer —	28	45	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
46	R E	5	1	Reisekorb	? —	72	46	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
47	S G S	4	1	Pack	— —	13 2	47	Eger	Bayerische Stsb.	Lindau-Laaz bezettelt.
48	roth T L	—	1	—	Stahlscheere —	1,5	48	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
49	V D Koo	—	1	Pack	leere Säcke —	15	49	Anvers Bss.	Grand Central Belge	
50	W A	100	1	Bündel	Schurzfell mit Kleidungsstücken	4	50	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Saarbrücken 17/2.
51	W C	—	1	Bund	Bandeisen —	35	51	Kettwig	”	
52	W ED S / & Co. L III	2	1	Ballen	Flachs —	65	52	Judtschen	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
53	T. Bromberg	—	1	Mappe	Pferdegeschirre —	30	53	Breslau Oderthor	K. E.-D. Breslau	
54	Gebr. Dietrich Düsseldorf	—	1	Fass	leer —	25	54	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
55	Einert Bodenbach	—	1	Kartoffelsack	leer —	—	55	Oederan	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
56	P. van Hoof	—	1	Pack	leere Säcke —	25	56	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
57	E. Ӂ Heusch	1497	1	Bierfass	leer —	28	57	München Ostb.	Bayerische Stsb.	32 l ohne Bezettelung.
58	Petit Jan	—	1	Korb	Kleider —	18	58	Couvin	Grand Central Belge	
59	S. Kolb	1213	1	Bierfass	leer —	19	59	München Ostb.	Bayerische Stsb.	28 l / 1889 ohne Bezettelung.
60	A. Kowalik	—	1	Milchkanne	— —	9,5	60	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
61	Gebr. Müser	3145	1	Fass	leer —	15	61	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
62	J Nordenhaus	—	1	—	Rangirtafel —	6	62	Zutfen	Niederländ. Stsb.	b. der Güterbodenrev. in Posen vorgef.
63	G S Posen	—	2	Pack	Strohhülsen —	38	63	Breslau	K. E.-D. Breslau	
64	Cornil Resey	—	1	Kiste	? —	—	64	Beverst	Grand Central Belge	
65	Singer & Sohn	—	2	—	Privatdecken —	—	65	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
66	Spatenbräu	51407	1	Fass	leer —	40	66	"	"	
67	E. Jos. My Venreis	—	1	—	Wagendecke —	—	67	Enschede	Niederländ. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
68	weiss	1	1	—	Ofentheil —	8,5	68	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
69	—	24	1	Koffer	leer —	15	69	Kempten	Bayerische Stsb.	*)
70	—	33	1	Sack	Futtermehl —	17	70	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	82	1	—	Wagendecke —	—	71	Oberndorf-Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
72	weiss	90	1	Bund	Eisen —	20	72	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
73	—	96	1	—	eis. Axe —	9	73	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	455	1	Kollo	4 Hämmer —	4	74	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
75	—	1643 / 1684	2	Fässer	Petroleum —	—	75	Schoppinitz	"	
76	—	1719	1	—	gebr. Eisschrank —	130	76	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	70904	1	Wagen	Holzwaaren —	500	77	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
78	1 (roth)	—	1	Kollo	Waffelform —	5	78	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
79	X (mit weisser Farbe)	—	1	—	Knierohr aus Gusseisen	2	79	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	**)
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
80	—	—	1	—	Achsbüchse —	4	80	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	55 / 1 / 2	Stück / Partie / Säcke	ganze Asphaltplatten / zerbr. Asphaltstücke / Asphaltabfälle	1 620	81	Bamberg	Bayerische Stsb.	
82	—	—	3	—	grosse Balken —	—	82	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
83	—	—	1	Bund	Bandeisen —	30	83	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	15	Stück	Bankazinn —	101	84	Waldkirch	Badische Stsb.	
85	—	—	2	Blöcke	Bankazinn —	6	85	"	"	
86	—	—	1	—	hölz. Baum m. Ketten	—	86	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
87	—	—	1	Bund	5 Besen —	3,5	87	Mannheim	Badische Stsb.	
88	—	—	1	Korb	Blechw. —	63	88	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	—	Bohle —	15	89	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
90	—	—	1	—	Brecheisen —	—	90	Blumenberg	"	
91	—	—	1	Ring	Draht —	40	91	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	Stange	Eisen —	5	92	Niederndodeleben	K. E.-D. Magdeburg	
93	—	—	1	—	Eisenstange —	2	93	Herbesthal	Linksrh. Köln.	
94	—	—	1	Päckchen	Eisenklammern —	1,5	94	Gauting	Bayerische Stsb.	
95	—	—	1	Bund	Eisenschrauben —	2	95	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	—	—	1	—	Eimer aus Zink —	2	96	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
97	—	—	1	Pack	Fassdeckel —	6	97	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	—	Gasrohr —	19,5	98	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	2	—	Gewichte (1=5 Pfd. u. 1=2 Pfd.)	3,5	99	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
100	—	—	12 / 1	— / Bund	Grubenschienen — / Eisen —	—	100	Eisenach	"	

*) Mit Gepäckzettel „Oberstdorf-Kempten 24“ bekl.
**) Ohne Bezettelung, im leeren Wagen 78024 Italien vorgef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
101	—	—	5	—	Heerdtheile —	15	101	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	ohne Bezettelung. *)
102	—	—	1	Heukorb	leer —	9	102	MünchenCentr.-B.	Bayerische Stsb.	
103	—	—	1	Pack	Hohlglas in Stroh —	7,5	103	Goch	Linksrh. Köln	
104	—	—	1	—	Holztrichter —	4	104	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
105	—	—	1	Stange	Kanteisen —	5	105	Gerwisch	K. E.-D. Magdeburg	bei Bodenrevision.
106	—	—	20	—	Kartoffelsäcke —	—	106	Oederan	Sächsische Stsb.	
107	—	—	2	Kübel	leer —	10	107	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
108	—	—	1	—	Latirbaum —	—	108	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	—	—	1	Rolle	Leder —	47	109	Pappenheim	Bayerische Stsb.	ohne Zeichen u. Nummer.
110	—	—	1	—	alte Milchkanne —	—	110	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	1	—	Nähtischfuss —	—	111	Helmstedt	„	
112	—	—	1	Pack	Packleinen —	8	112	Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
113	—	—	2	—	Pferdehufeisen —	1,5	113	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	—	—	1	Korb	lebende Pflanzen —	3,5	114	Neuss	Linksrh. Köln	
115	—	—	1	Sack	Putzwolle —	12,5	115	Dresden-N., Schles. B.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
116	—	—	1	—	eis. Rad —	10	116	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
117	—	—	1	—	Reitelkette, 3 m lang	10,5	117	Zwickau	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
118	—	—	1	Sack	11 Schaufeln —	15	118	Mannheim	Badische Stsb.	
119	—	—	2	—	Schiebladen aus Holz	6	119	Strassburg	Elsass-Lothring.	
120	—	—	1	—	Schmiedestück —	69	120	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	1	Pack	eis. Spaten —	22	121	Breslau	K. E.-D. Breslau	in Neisse bei der Bodenrevision vorgefunden.
122	—	—	1	Kollo	Spitzspaten —	2	122	Breslau O/S.	„	
123	—	—	1	Säckchen	Spunde —	6	123	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	—	—	1	—	Standbaum —	8	124	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
125	—	—	2	Bündel	Stroh für Besen —	36,5	125	Aachen	Linksrh. Köln	
126	—	—	1	Korb	Thürgehänge —	65	126	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	127	Exin	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	77	128	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	—	4	Kolli	gusseis. Wasserleitungstheile	9	129	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	2705	1	Brot	Zucker —	10	1	Liboch	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 17/3.
2	F H	509	1	Pack	Papier —	46	2	Hlinsko	„	„ 14/3.
3	F 1 +	161	1	Kiste	unbekannt —	204	3	Wien	„	„ 25/3.
4	H F	97644	1	„	leer —	18,5	4	Prag	„	„ 26/3.
5	J H C	10371	1	Fass	Branntwein —	35	5	„	„	„ 27/3.
6	K	—	88	Kisteln	leer —	334	6	Pelsdorf	„	„ 28/3.
7	K H	4291	1	Fass	unbekannt —	5,5	7	Gablonz a. N.	„	„ 26/3.
8	L	—	1	Sack	Chilisalpeter —	50	8	Vsetat Privor	„	„ 25/3.
9	M R P	109	1	—	Petroleumbarrel, zerbrochen	36	9	Gröschelmauth	„	„ 22/3.
10	N C	34430	1	Ballen	unbekannt —	112	10	Wien	„	„ 8/3.
11	N W B S	—	5	Stangen	Rundeisen —	161	11	Iglau	„	„ 27/3.
12	O N W	10838	138	Säcke	Gerste —	10 350	12	Leitmeritz	„	„ 11/3.
13	P M S	1144	1	Kiste	unbekannt —	69,5	13	Wien	„	„ 29/3.
14	P P	136	1	Fass	leer —	19	14	Retz	„	„ 5/3.
15	Pp	10	2	Ballen	unbekannt —	53	15	Wien	„	„ 21/3.
16	R K	574	1	Kiste	Käse —	12	16	Kuttenberg Stadt	„	„ 19/3.
17	T	—	3	Brote	Zucker —	30	17	Jedlersee	„	„ 13/3.
18	U D	—	3	Säcke	Superphosphat —	300	18	Vsetat Privor	„	„ 25/3.
19	W	6 3305	1	Sack	unbekannt —	52	19	Schreckenstein	„	„ 30/3.
20	C. Berger	1	100	Säcke	Mehl —	10 000	20	Laube	„	„ 27/3.
21	Franz Franz	—	1	Fass	unbekannt —	41	21	Wysocan	„	„ 27/3.
22	W. Spiegel	28	1	Kiste	unbekannt —	20	22	Königgrätz	„	„ 22/2.
23	Blechtafel	167	1	Stück	nasse Rindshaut —	25,5	23	Hohenbruck	„	„ 28/3.
24	I	—	1	Sack	Kornmehl —	75	24	Jungbunzlau	„	„ 14/3.
25	—	5	1	Kanne	Milch —	12	25	Oberhollabrunn	„	„ 22/3.
26	—	—	1	Stück	Cottone, roh. —	5,5	26	Liebstadtl	„	„ 22/3.
27	—	—	2	„	gemust. Cottone —	8,5	27	Wien	„	„ 25/3.
28	—	—	1	Fass	leer —	110	28	Caslau	„	„ 1/3.
29	—	—	6	Stück	Lochplatten —	70	29	Königgrätz	„	„ 30/3.
30	—	—	1	Milchkanne	leer —	7	30	Oberhollabrunn	„	„ 22/3.
31	—	—	1	Kollo	Pflugblech —	3	31	Iglau	„	„ 21/3.
32	—	—	10	Bund	Stossplatten —	218	32	Turnau	„	„ 21/3.
33	—	—	19	Stück	hölz. Walzen —	158	33	Altpaka	„	„ 24/3.

*) Packträgerzeichen Serie I 42 10 ₰ und Serie g 662 20 ₰, Stadtwappen, 2 Schlüssel.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

5. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Nach Maassgabe der in den Regierungsamtsblättern bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 soll die Lieferung und Aufstellung einer Wagendrehscheibe von 6,5 m Durchmesser für die Station Eisenach in öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Indem wir Termin hierzu auf den 17. April d. J. Vormittags 10½ Uhr im unterzeichneten Büreau festsetzen, bemerken wir, dass Bedingungen nebst Zeichnung und Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 1,50 *M.* portopflichtig von uns bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung etc. einer Wagendrehscheibe für Eisenach" versehen, bis zu oben angegebenem Termin postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 3. April 1890. (840)
Maschinentechnisches Büreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von hölzernen Schwellen. Oeffentliche Ausschreibung von

390 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahn- und
22 830 „ eichenen Weichenschwellen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Donnerstag, den 24. d. Mts., 11 Uhr Vormittags versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Breslau, den 3. April 1890. (841)
Materialienbüreau.

Der für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderliche einjährige Bedarf an

Glastafeln für Personenwagen (einschliesslich mattgeschliffene),

soll vergeben werden und können Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsnachweisung gegen vorherige postfreie Einsendung der Gebühren von 20 ₰ für jedes Exemplar von der Unterzeichneten bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum
15. April d. J., Mittags 12 Uhr
anher einzureichen.

Chemnitz, den 3. April 1890. (842CJ)
Magazinhauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke als:

Talg,
Terpentinöl,
Putzöl,
Waterproofffirniss,
Rosshaare,
Waldwolle und Waldgras,
Cocosdecken und
Pechfackeln

soll vergeben werden und können Lieferungsbedingungen mit Bedarfsnachweisung gegen vorherige postfreie Einsendung der Gebühren von 20 ₰ für jedes Exemplar von der Unterzeichneten bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum
24. April d. J.
anher einzureichen.

Chemnitz, den 9. April 1890. (843JC)
Magazinhauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Unternehmer werden aufmerksam gemacht, dass eine Strassenbahn in Mühlhausen i/Th. (27000 Einw.) v. Bahnhof durch die Stadt nach den Sommer u. Winter täglich stark besuchten Vergnügungslok. Popperode, Weisses Haus m/Peterhof sich sehr gut rentiren würde. Terrain günstig.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte a) der Fabrik wasserdichter Bau-Materialien von Büsscher & Hoffmann, Bahnhof Eberswalde und b) der Pauspapierfabrik von S. Jourdan in Mainz bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 30. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 16. April 1890.

Inhalt:

Zur Frage der Eilgutbeförderung.

Die Wünsche des reisenden Publikums hinsichtlich schnellerer Beförderung mit den Bahnzügen erstrecken sich, wie dies mehrfach zum Ausdruck gebracht worden ist, nicht nur auf die schnellfahrenden Züge, sondern auch auf die gewöhnlichen Personenzüge. Inwieweit diese Wünsche nach einer grösseren Fahrgeschwindigkeit berechtigte und erfüllbare sind, mag dahingestellt bleiben, jedoch muss ohne weiteres anerkannt werden, dass die Reisenden, welche sich der Eisenbahn als Transportführers bedienen, die grösste Pünktlichkeit im Betriebsdienste und somit auch die Erreichung ihres Reiseziels in der ihnen durch den Fahrplan mitgetheilten Zeit verlangen können, soweit nicht etwa höhere Gewalt hierbei hindernd einwirkt. Wenn auch die Eisenbahnverwaltungen durch Festsetzung von Wartezeiten und Ablassung von Vorzügen dahin gewirkt haben, dass wichtigere Anschlüsse auf Eisenbahn-Knotenpunkten von den Reisenden im Durchgangsverkehr nach Möglichkeit erreicht werden, so sind die Reisenden im Ortsverkehr vor grossen Verlegenheiten durch Verspätung der Züge wenig oder gar nicht geschützt. Wie unangenehm sind z. B. die Folgen eines versäumten gerichtlichen Termines, schon das verspätete Eintreffen zu einem solchen kann für den Betreffenden die grössten Nachtheile hervorrufen.

Wodurch entstehen denn nun die Zugverspätungen, über welche das reisende Publikum so häufig Klagen erhebt? In den weitaus meisten Fällen durch die Beförderung von Eilgut und Vieh mit den Personenzügen! Diese Einrichtung hat sich zwar seit vielen Jahren eingebürgert, so dass ihre Beseitigung schon deshalb auf Schwierigkeiten stossen wird, allein die daraus entstandenen Unzuträglichkeiten für das reisende Publikum und die Eisenbahnverwaltungen erheischen gebieterisch Abhilfe. Letztere wird sich jedoch nur auf eine Einschränkung der Eilgutbeförderung mit den Personenzügen erstrecken können, eine vollständige Aufhebung dieser Beförderungsweise dürfte, wie noch weiter unten nachgewiesen werden wird, unausführbar sein, so lange der Kostenpunkt nicht aufhört, eine grosse Rolle zu spielen.

Wie der Name „Eilgut" besagt, ist eine thunlichst schnelle Beförderung dieser Gattung von Gütern Erforderniss und genügen deshalb zu diesem Zwecke unsere Güterzüge nicht. Kann man nun diese nicht verwenden und muss man nach den gemachten Erfahrungen von der Benutzung der Personenzüge über kurz oder lang absehen, so bleibt nur übrig, besondere „Eilgüterzüge" mit thunlichst kurzen Fahrzeiten und knappen Aufenthalten einzulegen. Diese Maassregel ist natürlich mit grossen Kosten für die Eisenbahnverwaltungen verbunden, wenigstens wie dies auf den ersten Blick erscheinen will, allein es dürfte auch hier der von den Anhängern des Zonentarifs aufgestellte Satz: „J e b i l l i g e r d i e B e f ö r d e r u n g , d e s t o g r ö s s e r d e r V e r k e h r" Anwendung finden können. Wird der Frachtsatz für Eilgut billiger bemessen, als dies gegenwärtig der Fall ist, womit nicht gesagt sein soll, dass derselbe nicht immer noch wesentlich höher als derjenige für gewöhn-

liches Gut sein müsse, so ist zweifellos eine grosse Zunahme des Eilgutverkehrs zu erwarten und damit auch ein lohnender Ertrag der neugeschaffenen Eilgüterzüge.

Wenn der beabsichtigte Zweck erreicht und ein möglichst vollkommenes Werk geschaffen werden soll, so genügt es nicht, nur auf einzelnen besonders verkehrsreichen Bahnstrecken Eilgüterzüge einzulegen, vielmehr muss ein über das ganze Verwaltungsgebiet sich erstreckendes Netz derartiger Züge hergestellt werden, wobei auf die Erzielung zweckmässiger Anschlüsse und Uebergänge ein Hauptaugenmerk zu richten sein wird. Bei den zu prüfenden wichtigen Fragen, den in Betracht kommenden Interessen nicht nur einzelner Personen, sondern ganzer Ortschaften, wird die Herstellung eines thunlichst allseitig befriedigenden Eilgüterzug - Fahrplanes annähernd ein ebenso eingehendes Studium und Zusammenwirken der Eisenbahnverwaltungen untereinander und mit den Vertretern des Handels und der Industrie erfordern, wie dies in Bezug auf den Personenzug-Fahrplan der Fall ist.

Auf den Strecken, welche einen über das gewöhnliche Durchschnittsmaass nicht hinausgehenden Verkehr besitzen und welche nicht die Zufuhrwege grösserer Städte sind, wird im allgemeinen die Einlegung eines Eilgüterzuges in jeder Richtung ausreichend sein, auf verkehrsreicheren Strecken dagegen genügt diese Zahl nicht.

Unter den Eilgutsendungen nehmen wichtige Lebensmittel und Delikatessen einen nicht geringen Umfang ein. Berücksichtigt man, dass diese Gegenstände ihrem Hauptabsatzgebiet, den grösseren Städten, nach Lage der Verhältnisse gegenwärtig zu 4 bis 8, ja noch mehr verschiedenen Zeiten des Tages zugeführt werden und Händler wie Konsumenten mit einer solchen Zuführung rechnen, so leuchtet es ein, dass bei Aufhebung dieser Einrichtung ein angemessener Ersatz durch 1 bis 2 Eilgüterzüge nicht geschaffen werden kann. Eine solche Maassregel würde von dem Publikum mit Recht als eine Verschlechterung angesehen und besprochen werden. Nein, für die grossen Städte bedarf es einer häufigeren Zuführung der Eilgüter; man wird mit mindestens 4 Eilgüterzügen rechnen und ausserdem leicht verderbliche Gegenstände nach wie vor mit den Personenzügen befördern müssen.

Bei dieser grösseren Zahl der zur Beförderung gelangenden Eilgüterzüge wird es in den meisten Fällen auch angängig sein, einem derselben die nach den grösseren Städten sich bewegenden umfangreichen Milchsendungen zuzuweisen, welche jetzt fast jeden zu ihrer Beförderung benutzten Abend- oder Nachtpersonenzug mehr oder weniger erheblich verspäten. Dass gerade diese Sendungen den Reisenden in den betreffenden Personenzügen sehr unbequem werden, weil die Verspätung der letzteren aus dem angeführten Grunde nahezu regelmässig herbeigeführt wird und eine nicht mehr mit in den Kauf zu nehmende Höhe erreicht, auch durch das Anschieben der Wagen — wenn es sich um ganze Ladungen handelt — Stösse und Püffe in reichlicher Zahl ausgetheilt werden, wird jeder schon empfunden haben. Beschränken sich die Eilgüterzüge auf 1 oder 2 in der Richtung nach den grösseren Städten, so wird deren Lage die Aufnahme der Milchsendungen schwerlich angängig erscheinen lassen und die Reisenden der Abend- oder Nachtpersonenzüge haben vorerst keine Aussicht, von der vorerwähnten Plage befreit zu werden.

Wenig Schwierigkeiten dürften erwachsen, wenn ein Verbot der Viehbeförderung mit Personenzügen zu den gewöhnlichen Eilfrachtsätzen erlassen wird und alle derartigen Sendungen auf den nächsten Eilgüterzug verwiesen werden. Bedingung ist jedoch eine möglichst schnelle Beförderung der Eilgüterzüge und — wie schon oben bemerkt — das Vorhandensein zweckmässiger Anschlüsse. Im allgemeinen erstreckt sich der grössere Theil der Viehsendungen auf bestimmte Personenzüge, welche entweder in Bezug auf die Erreichung der Zielstation günstig liegen oder deren Benutzung die geringsten Nachtheile für den Zustand des Viehes voraussetzen lässt. Auch dies ist ein Umstand, der bei der Feststellung der Fahrpläne für die Eilgüterzüge nicht ausser Acht gelassen werden darf. Wer dann zur Versendung von Vieh aus besonderen Gründen einen Personenzug benutzt wissen will, der mag auch getrost den 50% betragenden Frachtzuschlag zahlen. Im Ortsverkehr werden in der Regel die Güterzüge den Viehverkehr vermitteln können, so dass eine Benutzung der Personenzüge zu diesem Zwecke auf besondere Fälle, z. B. bei Viehmärkten, beschränkt bliebe. Diese Freihaltung der Personenzüge würde nicht allein zur pünktlichen Beförderung derselben beitragen und somit auch für die Eisenbahnverwaltung von Vortheil sein, sondern es würden dadurch ebenfalls Belästigungen des reisenden Publikums vermieden werden. Wer ist nicht schon im Sommer an besonders warmen Tagen mit einem Personenzuge gefahren, an dessen Spitze sich ein oder mehrere Wagen Vieh, wohl gar Schweine, befanden und hat nicht unter den von diesen ausgehenden zweifelhaften Wohlgerüchen zu leiden gehabt, welche sich anhaltend über den ganzen Zug verbreiteten? Selbst der gutmüthigste Mensch wird in solchem Falle Klage darüber führen, dass man ihm zumuthet, für sein schweres Geld auch noch die beschriebenen Uebelstände zu ertragen.

Unter der als nothwendig bezeichneten schnellen Beförderung der Eilgüterzüge ist nun nicht etwa die für Güterzüge zugelassene grösste Geschwindigkeit verstanden, sondern eine Geschwindigkeit von mindestens 50—60 km in der Stunde. Eine starke Belastung dieser Züge ist nicht zu erwarten und ist es daher nicht weiter von Belang, dass zur Beförderung derselben bei der angegebenen grösseren Geschwindigkeit Güterzuglokomotiven nicht verwendet werden können. Nur bei dieser schnellen Beförderung kann man sich von den Eilgüterzügen den gewünschten Erfolg versprechen, ja würde es vielleicht auch gelingen, die Post zur Benutzung dieser Züge an Stelle einzelner Personenzüge zu veranlassen. Jedoch wird man gut thun, in dieser Beziehung grosse Hoffnungen nicht zu hegen, denn die Postverwaltung macht vermöge des ihr gesetzlich zustehenden Rechtes gern von jeder sich bietenden Beförderungsgelegenheit Gebrauch, hütet sich aber wohl, in dieser Beziehung auch nur das Geringste aufzugeben. Wenn nun auch die Eilgüterzüge postalischen Zwecken nur insoweit dienen, dass mit denselben in besonders verkehrsreichen Zeiten, und namentlich in der Weihnachtszeit, die mehr oder weniger zahlreichen Postbeiwagen Beförderung finden, so ist dies schon eine schätzenswerthe Errungenschaft für die Eisenbahnverwaltung bezüglich der glatten Abwickelung des Personenzugbetriebes in einer besonders verkehrsreichen Zeit.

Was im übrigen die Konstruktion der Fahrpläne für Eilgüterzüge betrifft, so wird Werth darauf zu legen sein, dass ein Anhalten auf Zwischenstationen im allgemeinen nicht stattfindet. Nur wenn besondere Gründe dies geboten erscheinen lassen, z. B. die Aufnahme der vorerwähnten Milchsendungen, ist ein Aufenthalt auf Zwischenstationen statthaft. Derselbe ist natürlich auf das geringste Maass zu beschränken. Diese Stationen kommen auch in den Genuss der Benutzung der Eilgüterzüge, indem die abgefertigten Eilgutwagen mit einem geeigneten Güterzuge nach der nächsten Station, auf welcher der Eilgüterzug hält, vorgeschoben und hier in diesen eingestellt werden. Auch auf den grösseren Stationen wird der Aufenthalt möglichst eingeschränkt werden können, wenn streng darauf gehalten wird, dass die mitzugebenden Eilgutwagen bei Ankunft des Eilgüterzuges fertiggestellt sind.

An jede neue Einrichtung muss der Mensch sich erst gewöhnen, das wird auch in Bezug auf die Eilgüterzüge gesagt werden können. Ist dies aber geschehen, dann werden sowohl die Eisenbahnverwaltungen wie das Publikum den Werth dieser Einrichtung immer mehr schätzen lernen; nur hüte man sich vor einem stückweisen Vorgehen, es könnte sonst leicht der Fall eintreten, dass den einerseits errungenen Vortheilen andererseits schwerwiegende Nachtheile gegenüber treten. Die Beförderung von Vieh und Eilgut wird bei den Personenzügen nach Einlegung wirklich zweckmässiger Eilgüterzüge auf ein sehr geringes Maass zurückgehen, ganz zu verbannen ist die-

selbe nicht, denn es werden immerhin Fälle eintreten, in welchen die Benutzung der Personenzüge zu dem genannten Zwecke ein zwingendes Bedürfniss ist. Als hierher gehörig seien nur die Sendungen frischer Seefische erwähnt, welche nie zu einem konkurrenzfähigen Lebensmittel für die Bewohner des inneren Festlandes werden können, wenn man ihnen hinsichtlich der Beförderung auf den Eisenbahnen nicht die weitgehendsten Rechte einräumt.

Dass auch die Eilgüterzüge Gegenstand heftiger Angriffe namentlich seitens solcher Personsn sein werden, deren darauf bezügliche Wünsche nicht vollständig erfüllt werden, ist nicht zu bezweifeln; der Mensch ist eben nicht in der Lage, Vollkommenes zu schaffen. Es könnte sogar der Fall eintreten, dass die besprochene Einrichtung getadelt wird, weil sie dem einen Orte gegenüber dem anderen grössere Vortheile bietet und dieser in eifersüchtiger Empfindung eine grössere Entwickelung des angeblich bevorzugten Ortes befürchtet und dem entgegen zu arbeiten sich für verpflichtet erachtet. Ein solcher Fall kann aber keine Veranlassung geben, eine für das Publikum wie die Eisenbahnverwaltung gleich nützliche Einrichtung nicht zu treffen. Dass diese nicht leicht zu schaffen ist und geraume Zeit beanspruchen wird, bis sie eine allgemein befriedigende Gestalt angenommen hat, ist bei den sich bietenden Schwierigkeiten und den zu besiegenden bisherigen Gewohnheiten nicht zu verwundern.

Für den nach erfolgter Einlegung der Eilgüterzüge bei den Personenzügen verbleibenden Eilgutverkehr wird in kurzer Zeit eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen, welche die zur Beförderung in Zügen mit durchgehender Bremse erforderlichen Einrichtungen besitzt, zur Verfügung stehen.

Möge die neue Einrichtung in dem angedeuteten grösseren Umfange sich nach allen Seiten des besten Erfolges erfreuen!

K. II.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von Strecken von bezw. zu den Vereins-Bahnstrecken. Die Strecken des bisher der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld unterstellt gewesenen Betriebsamtes Essen und die bisher der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg unterstellt gewesene Strecke Langwedel-Uelzen sind mit Wirkung vom 1. d. Mts. ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld bezw. Magdeburg ab- und den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinischen) bezw. Hannover zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1247 vom 5. d. Mts. an den Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und an die vorsitzenden (bezw. bisherigen vorsitzenden) Verwaltungen der übrigen ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1592 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend das Protokoll der am 11/12. Februar d. J. zu Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1617 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1628 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 20. v. Mts. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1630 vom 2. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisses bestellt haben, betreffend das vom 1. Mai d. J. ab gültige *arithmetisch* nach den Nummern der Fahrscheine usw. geordnete Verzeichniss (abgesandt am 8. und 9. v. Mts.).

Nr. 1630 vom 2. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisses *nicht* bestellt haben, betreffend das vom 1. Mai d. J. ab gültige *arithmetisch* nach den Nummern der Fahrscheine usw. geordnete Verzeichniss (abgesandt am 8. und 9. d. Mts.).

Nr. 1651 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Veränderungen in der Betriebsleitung verschiedener Mecklenburgischen Eisenbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1665 vom 9. d. Mts. an sämmtliche bei dem Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte betheiligten Vereins-Verwaltungen, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 10. d. Mts.)

Nr. 1665 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1667 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des laufenden Monats (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 110 Z vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Januar bis März d. J. in der Vereins-Zeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 8. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche im Vierteljahr Januar bis März d. J. in der Vereins-Zeitung Bekanntmachungen erlassen haben).

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die neuen Bestimmungen über zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat die mit dem 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften herausgegeben. Als wesentlichste neue Bestimmung tritt die Zulassung der Zusammenstellung von Fahrscheinen zu Heften für Hin- und Rückfahrt über ein und dieselbe Strecke entgegen, eine Bestimmung, welche allerdings für das zugehörige Gebiet der Deutschen Bahnen schon seit dem 1. November v. J. eingeführt war. Dieser Erweiterung der Einrichtung entsprechend ist in den neuen Bestimmungen der Ausdruck „zusammenstellbare Rundreisehefte“ überall fallen gelassen und statt dessen „zusammenstellbare Fahrscheinhefte“ gesagt. Bei der Feststellung der Länge der Fahrscheinstrecken bleibt nach den neuen Bestimmungen die Länge der einbezogenen Fuhrwerkstrecken in jedem Falle, die Länge der einbezogenen Dampfschiffstrecken dann ausser Ansatz, wenn an den einen oder anderen der beiden Endpunkte der letzteren eine in den Vereins-Reiseverkehr einbezogene Fahrscheinstrecke nicht anschliesst. Eine handschriftliche oder durch Ueberdruck ausgeführte, oder durch Aufkleben von Deckblättern (Tekturen), oder auf sonstige Weise bewirkte Abänderung der Preise ist als unstatthaft erklärt. Neu ist ferner, dass als die Farbe der Umschläge der Fahrscheinhefte für alle Klassen hellgrün festgesetzt ist. Nur die Fahrscheine selbst entsprechen in der Farbe noch der der gewöhnlichen Fahrkarten: gelb, grün und braun. Bedingung für die Ausfertigung von Fahrscheinheften bleibt nach wie vor, dass ein Weg von mindestens 600 km zurückgelegt wird, wobei jedoch die Ausgangsstation, zu welcher die Reise zurückführen muss, vor Vollendung der letzteren nicht wieder benutzt werden darf und eine mehr als zweimalige Befahrung einer und derselben Strecke nicht gestattet ist. Fernere Bedingung ist, dass die Fahrschein- bezw. Verbindungsstrecken unmittelbar auf einander folgen. Man unterscheidet künftig Fahrscheinhefte a) für in sich geschlossene Rundfahrten, b) für gewöhnliche Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken, c) für Reisen, welche sich zum Theil aus einer oder mehreren Rundfahrten, zum Theil aus Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken zusammensetzen. Die übrigen Aenderungen sind nebensächlicher Natur und beziehen sich zumeist auf Ausführungsvorschriften für die Eisenbahnverwaltungen.

Aus dem Deutschen Reich.

Huldigung der Eisenbahnbeamten zu Ehren des Fürsten Bismarck.

Wenn auch verspätet, wollen wir nicht unterlassen, der Huldigung zu gedenken, welche unserem grossen Kanzler am Vorabend seines 75. Geburtstages von 1 300 Altonaer und Hamburger Eisenbahnbeamten, welche in festlich geschmückten Sonderzügen am Abend des 31. März in Friedrichsruh eintrafen, dargebracht wurde.

Ueber die ergreifende Feier berichtet der „Hamburger Korrespondent":

Nachdem die Fackeln angezündet, setzte sich unter Vorantritt einer Musikkapelle der stattliche Zug nach dem Landhause des Fürsten Bismarck in Bewegung.

Hinter der Musik kamen zunächst die sämmtlichen Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, an ihrer Spitze Herr Präsident Krahn; sodann das engere Komitee für die Ordnung des Zuges unter Leitung des Eisenbahnsekretärs Herrn C. Gaykow; dann folgten die Ober- und Unterbeamten, die Altonaer meist in Civil, die Hamburger in Uniform. Unter den Klängen eines Marsches wurde durch das Schlossthor in den Park einmarschirt, um das Schloss herumgezogen, und dann stellte sich der lange Zug, in welchem etwa 800 Fackeln getragen wurden, den Wasserlauf entlang auf. Als der Zug vor der Rückseite des Schlosses hielt, das Komitee gegenüber dem Balkon, stimmte die Musik den Choral „Lobe den Herren" an. Nicht lange darauf erscholl vom Schlosse her brausendes Hurrah, — der Fürst ging am Zuge vorbei, bis zu der Stelle, wo sich die Direktion befand. Im Kreise der Direktion angelangt, blieb er bei dem Präsidenten Krahn stehen, welcher mit weithin vernehmbarer Stimme die nachstehende Anrede an den Fürsten hielt:

„Hierher, nach einsamer Waldesruh, richten sich heut die bewundernde Theilnahme der Welt und die heissen Wünsche des Deutschen Volks, seines Kaisers und seiner Fürsten. Die Seelen der abgeschiedenen Mitarbeiter an dem grossen Werk, welchem Euer Durchlaucht Ihr ruhmreiches Leben geweiht, der verklärte Geist unseres unvergesslichen grossen Heldenkaisers beleben den stillen Wald, und ihre segnenden Grüsse rauschen die Wipfel seiner alten Bäume in Eurer Durchlaucht Haus. In diese hehre Feststimmung hinein sind wir gekommen, die Herzen voller Liebe und Dankbarkeit, um unsere erfurchtsvollsten Huldigungen und Glückwünsche darzubringen. Gott der Herr, welcher Euer Durchlaucht Leben so glorreich gestaltet und mit Erfolgen so wunderbar gesegnet hat, wolle es herrlich weiterführen bis ans Ende. Möge dieses Ende zu Deutschlands Segen recht fern und Eurer Durchlaucht an der Seite der Frau Fürstin noch eine lange Reihe froher und glücklicher Jahre beschieden sein, möge der Allmächtige das Glück Ihres Hauses sichern in Kindern und Kindeskindern. Wir aber wollen geloben und dies Gelöbniss auf die kommenden Geschlechter vererben,

in treuer Hingabe an König und Vaterland, in heisser Liebe zu Deutschland Eurer Durchlaucht nachzueifern; die höchsten Güter, welche Sie der Nation erworben, als heiliges Vermächtniss zu pflegen und zu bewahren, Deutschlands Einigkeit und Macht, seine Grösse, Wohlfahrt und Gesittung allezeit hochzuhalten und zu schirmen gegen alle Stürme der Zeit.

Und nun wollen Euer Durchlaucht uns gestatten, die Gefühle und Wünsche, welche unsere Herzen heut bewegen, auszutönen in den Ruf: Seine Durchlaucht der Fürst von Bismarck, des Deutschen Reiches unsterblicher Kanzler, des Deutschen Volkes Stolz und Freude, des Deutschen Namens Ruhm und Zier, Ihre Durchlaucht die Frau Fürstin und das ganze Fürstliche Haus, sie leben hoch!"

Donnernd erklangen die Lebehochs im Walde. Dann wurden 2 Strophen von „Deutschland, Deutschland über Alles" gesungen; während des Gesanges überblickte der Fürst die Versammlung. Dann begann er zu sprechen. „Ich danke Ihnen", so sagte der Fürst etwa, „das Sie mich an meinem 75. Geburtstage durch Ihr Erscheinen und durch diesen schönen Fackelzug erfreuen. Es sind in unserer Zeit zwei Pole, um welche sich die materielle Entwickelung bewegt: Kohle und Eisen. Die Verschmelzung, das Zusammenwirken dieser beiden Elemente ermöglicht das Eisenbahnwesen; ohne dasselbe würde diese enge Verbindung nicht stattfinden. Erst durch dieses Beförderungsmittel ist die ganze moderne Entwickelung bewirkt worden, und so sind die Eisenbahnen, ihre Leiter und Beamten die eigentlichen Träger der Kultur. Von den Anwesenden werden sich wohl nur wenige der eisenbahnlosen Zeit erinnern, ich aber kann es, ich weiss, wie ich in meiner Heimath als ein Wunder angestaunt wurde, als ich erzählte, dass ich — es war wohl 1837 oder 1838 — in Belgien auf einer Eisenbahn gefahren sei. Und dann kam die erste Eisenbahn in Preussen, von Berlin nach Potsdam 1839; aber da wurde nur ein Geleis gebaut, denn auf einen grösseren Verkehr wurde nicht gerechnet, und auch sonst war man in dieser Beziehung etwas engherzig gesinnt. Ich bin stets, seit ich im Amte war, für eine Konzentrirung, oder sagen wir für eine Verstaatlichung eingetreten, denn ich hielt den Nutzen der Eisenbahnen im Privatbesitz oder in dem von Aktiengesellschaften für geringer, als wenn sie in der Hand des Staates wären. Aber erst als ich Maybach als Mitarbeiter gefunden hatte, konnte ich meine Absichten durchsetzen, weil er ein kundiger Mann war aus Ihrem Kreise; ich bin ihm für seine Thätigkeit zeitlebens zu Dank verpflichtet, denn was das Eisenbahnwesen anlangt, so hat er eigentlich, nachdem ich ihm in den Sattel geholfen hatte, Alles allein gemacht. Jeder Staat kann sich Glück wünschen. der einen so tüchtigen Fachmann an leitender Stelle hat. Und jetzt, meine Herren, gibt es keine Schwierigkeiten mehr für die Technik; die Elbe ist mit unzähligen Brücken überspannt seit 1840, und sie bildet jetzt kein Hinderniss und keine Grenze mehr wie vor dieser Zeit. Alles ist Ihnen, ist der Eisenbahntechnik möglich, Berge werden durchbohrt, Flüsse und Meeresarme überbrückt; da fällt auch manches Alte zum Opfer, aber schonen Sie immerhin bei Ihren Umgestaltungen das historisch Merkwürdige, wenn es angeht. Und nun nochmals meinen Dank. Nachdem ich 28 Jahre im Dienste gewesen bin, werde ich nun hier still und ruhig leben; aber ich möchte doch von Zeit zu Zeit Menschen um mich sehen und dann hoffentlich auch viele von Ihnen!"

Neue Hochrufe ertönten, als der Fürst, Herrn Präsident Krahn herzhaft die Rechte schüttelnd, sich zum Gehen wandte. Der Zug marschirte dann in derselben Ordnung zurück.

Verspätungen im Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Februar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 42 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 276,02 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 544 Schnellzüge, 780 Personenzüge und 139 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 463. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 11 668 193 Zugkm, 237 235 439 Achskm. Von den Verspätungen wurden 464 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 999 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer = 85,62 Verspätungen, auf 1 Million Achskilometer = 4,21 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 914 Anschlüsse versäumt (gegen 3 304 in demselben Monat des Vorjahres und 1 221 im Vormonat). Bei 11 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 19 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Güstrow-Plauer Bahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Wismar-Rostocker Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Güstrow-Plauer Bahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Werrabahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen bei denjenigen Zügen, welche infolge von Felsrutschungen und dergleichen ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesem Grunde sind 20 Züge ganz und 4 Züge streckenweise ausgefallen, 16 Züge haben Verspätungen erlitten, wobei 4 Anschlüsse verfehlt wurden.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Der „Berl. Act." schreibt: Wie aus dem Bericht des Schweizer Bundesrathes hervorgeht, musste von der Einberufung der diplomatischen Schlusskonferenz für ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auch für 1889 abgesehen werden, da von Seiten einiger Konferenzstaaten eine endgültige Aeusserung über ihre Stellungnahme zu dem vereinbarten Entwurf vom 17. Juli 1886 trotz wiederholter Einladungen noch immer aussteht.

Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen

werden im Sommerhalbjahr 1890 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen ist aus dem Anschlage in der Universität ersichtlich.

In Köln finden Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebslehre im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) daselbst statt.

Eröffnung der Schmalspurbahn Wermelskirchen-Burg.

Am 1. d. Mts. ist die 11,1 km lange Schmalspur-Eisenbahn Wermelskirchen-Burg mit den Stationen Belten, Wüstenhof, Thalsperre, Blockhaus, Preyersmühle, Schlepenpohl, Zur Mühle, Altenhammer, Kellershammer I, Kellershammer II, Burg I und Burg II dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Hessische Nebenbahnen: Darmstadt-Arheilgen.

Am 3. d. Mts. ist die Dampfstrassenbahn Darmstadt-Arheilgen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Heidelberger Schlossbahn: Betriebseröffnung.

Die festliche Eröffnung der fertiggestellten Drahtseilbahn nach Schloss Heidelberg und Molkenkur hat am 29. v. Mts. unter reger Betheiligung der staatlichen und städtischen Behörden und einer Reihe eingeladener Theilnehmer stattgefunden und ist glänzend verlaufen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld: Betriebseröffnung der Strecke Warburg-Arolsen.

Zum 1. Mai d. J. ist die Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Warburg-Arolsen mit den Haltestellen Warburg-Altstadt, Welda, Volkmarsen, Külte-Wetterburg und dem Bahnhofe Arolsen in Aussicht genommen.

Die Stationen Welda, Volkmarsen, Külte-Wetterburg und Arolsen werden für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privat-Depeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Die Station Warburg-Altstadt wird dagegen nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet.

Die Strecke Warburg-Arolsen ist eine Zweigstrecke der Bahnlinie Arnsberg-Scherfede-Warburg-Cassel.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt: Betriebseröffnung der Strecke Cöthen-Aken.

Die 12,50 km lange normalspurige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Cöthen nach Aken mit der Zwischenhaltestelle Trebbichau wird voraussichtlich am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Bahnhof Aken (Endstation) wird für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Privatdepeschen, sowie für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen eingerichtet, während die Haltestelle Trebbichau nur die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen erhält.

Die neue Strecke, welche mit Dampfkraft betrieben und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Dessau unterstellt wird, hat Anschluss in Bahnhof Cöthen (Cöthen - Aschersleben).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg: Anderweite Bezeichnung von Stationen und Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.

Die an der Strecke Berlin-Potsdam gelegene Station Neuendorf erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Nowawes-Neuendorf“.

Die im Verkehr von und nach den für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eingerichteten Haltepunkten Dettum, Gielde, Hedeper und Ildehausen bestehende Beschränkung, nach welcher Sendungen von diesen Haltepunkten nicht frankirt und nicht mit Nachnahme belastet sein dürfen, solche nach denselben dagegen in Frankofracht und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden müssen, ist aufgehoben worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk (linksrheinischer) Köln.

Mit dem 1. April sind die Haltepunkte Corschenbroich, Dünn, Heerdt, Helenabrunn, Kaarst, Caldenhausen und Niederheide für den Eil- und Frachtstückgut- sowie Gepäckverkehr und die Haltestelle Büttgen für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau.

Die Personenhaltestelle und Güterladestelle Zabikowo zwischen Moschin und Posen ist am 1. d. Mts. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden.

Aenderungen von Stationsbezeichnungen.

Die bei Elsnig und Trebitz an der im Bau befindlichen Eisenbahn von Pratau nach Torgau (Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt) einzurichtenden Haltestellen erhalten die Bezeichnungen „Elsnig-Elbe“ und „Trebitz-Elbe“.

Die an der Bahnlinie Dessau-Cöthen belegene Haltestelle Elsnigk (Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt) ist fortan „Elsnigk-Anhalt“ und die an der Bahnlinie Bernburg-Cönnern belegene Haltestelle Trebitz (Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg) für die Folge „Trebitz bei Cönnern“ zu nennen.

Braunschweigische Strassenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht stellen sich die Einnahmen auf 185 433 *M.* oder 14 864 *M.* mehr als im Vorjahre. Dieser Mehreinnahme steht eine Mehrausgabe von 12 387 *M.* für Fourage gegenüber, welche durch die hohen Hafer- und Strohpreise veranlasst wurde. Der Durchschnittspreis der Tagesration für 1 Pferd beträgt 1,73 *M.* gegen 1,47 *M.* im Vorjahre. Der Reingewinn beziffert sich auf 32 551 *M.* Von demselben erhält der Reservefonds 1 627 *M.*, die Aktionäre 5 % Dividende, Tantieme 832 *M.* und 92 *M.* werden auf neue Rechnung vorgetragen. Der Vorstand weist darauf hin, dass die Gesellschaft ein disponibles Bankguthaben und ein Effektenwerth von zusammen 130 679 *M.* in den Stand setzt, das Bahnnetz auch ferner durch den Bau von Linien zu erweitern.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Generalversammlung ertheilte der Verwaltung Decharge, während die ausserordentliche Generalversammlung die beantragte Kapitalsreduktion ablehnte. Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1889 ist zu entnehmen, dass das erzielte Ergebniss unbefriedigend ist, insofern die Einnahmen weiter zurückgegangen und die Ausgaben gestiegen sind.

Es betrugen:	1889	1888
die Einnahmen	281 919 *M.*	288 719 *M.*
„ Ausgaben	184 901 „	181 054 „
der Ueberschuss	97 018 *M.*	107 665 *M.*

so dass sich der Ausfall des Jahres 1889 auf 10 646 *M.* beziffert und die Vertheilung einer Dividende unmöglich macht, wenn hinsichtlich der Abschreibungen an den nothwendigen Sätzen festgehalten werden soll. Der Bericht spricht sich über die Ursachen des ungünstigen Ergebnisses aus. Zunächst sei das Wetter ungünstig gewesen. Der Februar habe eine besonders ungünstige Einnahme ergeben, weil ein Zug entgleist sei und zeitweise der Fahrplan nicht pünktlich habe innegehalten werden können. Des weiteren ist hervorzuheben, dass die andauernd gedrückte Lage resp. der Rückgang der örtlichen Hausindustrie in der Verkehrsentwickelung einen unwillkommenen Ausdruck finde.

Düsseldorfer Trambahnen.

Aus Brüssel wird geschrieben: Die Gesellschaft vertheilt auch für 1889 keine Dividende. Nach dem Betriebsberichte betrugen die Einnahmen 302 694 Frcs. (1888 243 574 Frcs.), die Ausgaben 196 131 Frcs. (171 414 Frcs.), so dass der Gewinn 106 563 Francs beträgt gegen 72 160 Frcs. im Vorjahre. Die Gesellschaft hat, um die vorgeschriebene Kaution leisten zu können, im Jahre 1889 300 5 % privilegirte Obligationen von je 500 Frcs. ausgegeben. Obwohl 60 800 Frcs. dazu verwendet worden, um den gegenüber den Inhabern der Obligationen der ersten Serie vorhandenen Fehlbetrag zu vermindern, beträgt derselbe noch immer 640 500 Frcs. Nach Abzug der Ausgaben für die Geleise usw. stellt sich der Bruttogewinn auf 62 140 Frcs., wozu aus dem Vorjahre 26 610 Frcs. kommen. Die anderen noch verfügbaren Mittel und der im ersten Semester d. J. zu erwartende Gewinn sollen zur Amortisirung von 2 000 Obligationen der Serie I von je 300 Frcs. verwendet werden.

Saalbahn.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende für das Betriebsjahr 1889 auf $^1/_3$ % für die Stammaktien festgesetzt. Auf die Prioritäts-Stammaktien entfallen 5 % Dividende. Letztere haben schon seit einigen Jahren 5 % empfangen; die Stammaktien erhielten für 1886 nichts, für 1887 wurde zum ersten Male $^1/_3$ % vertheilt, für 1888 nichts. — Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1889 auf 1 314 585 *M.* (1888 1 157 638 *M.*), während die Betriebsausgaben 867 784 (671 109) *M.* erforderten. Der Ueberschuss stellte sich somit auf 446 801 (486 528) *M.* Hiervon geht ab: in den Erneuerungsfonds 170 733 *M.* (58 000 *M.* regelmässige Rücklage, 113 733 *M.* Erlös für ausgewechseltes Betriebsmaterial), verbleiben 276 067 *M.* Hierzu in Ausgabe verrechnet 225 963 *M.* und 10 476 *M.*, zusammen 512 507 *M.* Hiervon werden dem Reservefonds I 2 500 *M.* überwiesen. Es erübrigt somit ein Ueberschuss von 510 007 (481 177) *M.* Die Zuweisung für den II. Reservefonds aus dem Abschreibungskonto beträgt 5 % von 379 265 *M.* = 18 963 *M.* Die Verwendung des Ueberschusses von 510 007 *M.* soll nach Beschluss des Aufsichtsrathes wie folgt bewirkt werden: zur Verzinsung der 3½ % Schuldverschreibungen 122 500 *M.*, für Zahlung von Tantiemen 11 377 *M.*, für Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer bezw. Staats-Gewerbesteuer 9 197 *M.*, 5 % Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien = 337 500 *M.*, $^1/_3$ % Dividende auf die Stammaktien = 22 476 *M.*, für sonstige Zwecke, Kursverlust an Werthpapieren 6 502 *M.*,

Vortrag auf 1890 453 *M.* — Der Aufsichtsrath beschloss, die Generalversammlung auf den 14. Juni einzuberufen und derselben u. a. einen Antrag zu unterbreiten, betreffend den Weiterbau der Orlabahn (Zweiglinie Orlamünde - Jüdewein [-Pössneck]) von Jüdewein nach dem Staatsbahnhof zur Oppurg an der Strecke Gera-Saalfeld.

Ostpreussische Südbahn.

Die Generalversammlung findet am 24. April cr. in Königsberg i. Pr. statt. Auf der Tagesordnung steht ausser den gewöhnlichen Gegenständen wiederum der bekannte, bisher stets nutzlos gewesene und auch jetzt aussichtslose Antrag eines Aktionärs betreffend Konvertirung der 4½ % Prioritätsobligationen auf 3½ %.

Pfälzische Eisenbahnen.

Auf der Tagesordnung der am 22. Mai stattfindenden Generalversammlung steht auch ein Antrag auf endgültige Ueberweisung des Baukapitals der nicht zur Ausführung gelangten Bahn von Wellesweiler nach den Saargruben auf das Baukonto der St. Ingbert-Saarbrücker Bahn.

Werrabahn.

Die auf den 8. Mai einberufene Generalversammlung hat folgende Tagesordnung: Uebernahme des Baues und Betriebes der Zweigbahn Koburg-Rodach für die Gesellschaft, Abschluss eines Nachtragsvertrags mit der Königlich Bayerischen Staatsregierung zu dem Vertrag vom 23. März/6. April 1857 über den Bau, Betrieb und die Unterhaltung der Bahnstrecke zwischen Coburg und Lichtenfels und Aufnahme einer Prioritätsschuld.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Die Dividende der Aktien und Prioritätsaktien darf für das jetzt zu Ende gegangene Geschäftsjahr 1889/90 auf je 4½ % veranschlagt werden, in welch gleicher Höhe dieselbe seit 1885/86 zur Vertheilung gekommen ist; die definitive Festsetzung ist aber der etwa im September abzuhaltenden Generalversammlung vorbehalten.

Hessische Ludwigsbahn.

Der Bericht des Ausschusses der Hessischen Kammer über die Regierungsvorlage betreffs der Nebenbahnen in Hessen wünscht, dass die Haupt- und Nebenbahnen in einer Hand vereinigt, der Bau und Betrieb vom Staate ausgeführt und die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn, im Einverständniss mit Preussen, ins Werk gesetzt werde. (Berl. Act.)

Aus Frankreich.

Tramways mit komprimirter Luft in Nantes.

In Nantes sind seit mehr als 10 Jahren Tramways im Betriebe, die mit komprimirter Luft nach dem Systeme Mikarski bewegt werden. Dieser langjährige Versuch hat bewiesen, dass die Erfindung von Mikarski die beste treibende Kraft ist, die man sich für Tramways, die nicht allzu grosse Strecken zurückzulegen haben, denken kann. Die Schnelligkeit beträgt etwa 1¾ Meilen in der Stunde, doch kann dieselbe leicht vergrössert oder vermindert werden. Die Wagen sind bequem eingerichtet, gehen sehr ruhig, setzen sich schnell in Bewegung und können fast im Moment ohne Ruck oder Geräusch angehalten werden. Die zuerst eingerichtete Linie führt den Kai entlang von Doulon nach Chantenay, eine Entfernung von nicht ganz einer Meile. Eine zweite wurde innerhalb der letzten beiden Jahre angelegt, während eine dritte im Bau begriffen ist. Auch in Paris wurde eine solche und zwar mit so grossem Erfolg errichtet, dass sie in wenigen Monaten eine Erweiterung erfuhr; in Limoges und Bern in der Schweiz werden Linien binnen kurzem eröffnet und ebenso haben die Behörden in Lyon das System adoptirt.

Die Kammern mit komprimirter Luft befinden sich unter dem Fussboden des Wagens und zwar sind deren 7—9 vorhanden mit einem Inhalt von 70 Kubikfuss und einem Normaldruck von 600 Pfund auf den Quadratzoll. Das Gewicht der mitgeführten Luft beträgt 224 Pfund. Das Gewicht des mitgeführten heissen Wassers ebenso viel, die Temperatur des Wassers ist 320° Fahrenheit. Der Durchschnitt des cylindrischen Motors 5 Zoll, die Länge des Kolbenhubs 8 Zoll, der Konsum von Luft für die Meile 20 Pfund. Die Reservoirs und die Maschinen sind nicht sichtbar. Wenn der Wagen seine Runde gemacht, wird er rückwärts in das Wagenhaus geschoben, an die Röhren, die mit den Reservoirs für komprimirte Luft und für heisses Wasser in Verbindung stehen, angeschlossen und die Kammern gefüllt. Durch das Einschieben eines besonderen Regulators zwischen das Luftreservoir und den Cylinder kann der Führer des Wagens den Druck, mit welchem die Luft auf den Kolben wirkt, reguliren. Ehe die Luft den Cylinder erreicht, geht sie durch ein kleines Heisswasserreservoir, wo sie sich erhitzt und mit Wasserdämpfen sättigt. Das ist das besonders Nothwendige bei ihrer Verwendung, denn nicht nur vergrössert sich durch die Erhitzung das Luftvolumen und dadurch die Leistungsfähigkeit, sondern man kann diese Ausdehnung auch gleich der von Dampf nutzbar machen. Dies hat bisher als unausführbar gegolten, weil die Luft sich, sowie sie sich ausdehnt, abkühlt. Die seit 1879 bestehende Tramway in Nantes verbraucht infolge dieses Systems für das Kilometer nicht mehr als 2,5 kg Kohlen und ihre Ausgaben betragen für die Dampfmaschine, die 8—10 Pferde ersetzt, nur 5 Frcs. täglich.

Ein neuer Ventilationsapparat in den Personenwagen der Orléansbahn.

Schon seit längerer Zeit beschäftigte sich die Orléans-Eisenbahn mit der bessern Ventilation der Personenwagen, vornehmlich in den Expresszügen. Nach vielen Experimenten ist man dazu gelangt, einen Versuch im grossen zu machen und zwar mit dem Apparat Pignatelli. Derselbe ist an 25 Wagen der I. Klasse bei den Expresszügen angebracht worden und wird, sollte er sich in der Praxis so gut wie bei den vorhergegangenen Experimenten bewähren, durchweg eingeführt werden. Der Apparat wird auf das Dach der Wagen gestellt und mittelst eines Luftrohres, wie man ein solches in Dampfschiffen hat und das sich um die Wagenachse windet, mit den einzelnen Kupees von oben in Verbindung gebracht. Durch die Bewegung des Zuges bezw. der Achse wird nun die Luft aus dem Rohr in einen Wasserbehälter gedrängt, wo sie sich abkühlt und sich von den Staub und Kohlentheilchen reinigt. Sie geht darauf durch metallische Filter, welche ohne Unterbrechung in sich bewegendes Wasser tauchen und tritt vermittelst horizontaler Lager durch den Plafond in das Kupee im allerbesten Zustande, ohne einen Zug zu verursachen. Vermittelst einer einfachen Vorrichtung kann jeder Reisende den Zutritt der frischen Luft nach seinem Wunsche reguliren.

Der Wasserbehälter fasst etwa 25 l, was nach der Meinung des Erfinders genügend für eine Fahrt von 800—1000 km ist. Dies erscheint als eine ziemlich sanguinische Annahme, doch wenn sie sich als unrichtig herausstellen sollte, so kann es doch keine Schwierigkeiten haben, das Wasser auf der Strecke zu erneuern.

Die elektrischen Trambahnen in Paris.

Seit einigen Monaten ist eine elektrische Trambahnlinie von La Madeleine nach Levallois-Perret eröffnet. Unter den Wagen befindet sich ein Elektromotor, System Siemens, welcher 1600 Touren in der Minute macht. Die Bewegung wird auf die Wagenräder durch ein endloses Seil und eine Verzahnung mit einer Uebersetzung von 26 in 1 übertragen. Ein zweites Paar Bürsten, welches man mit Hilfe eines Hebels bewegen kann, gestattet die Stromrichtung im Anker des Motors, und dadurch auch die Bewegungsrichtung des Wagens umzukehren. Dieser letztere wiegt 3500 kg, er trägt 1620 kg Akkumulatoren und kann 50 Passagiere aufnehmen. Die erforderliche Energie wird, wie die „Elektrotechnische Zeitschrift" mittheilt, durch 108 Akkumulatoren Faure-Sellon-Volkmar geliefert. Jedes Element wiegt 15 kg, der ganze Akkumulator also 1620 kg. Die Akkumulatoren sind in Gruppen vertheilt und können geschaltet werden wie folgt: Vier parallel, zwei zu zwei parallel und zwei zu zwei hintereinander, drei hintereinander und einer zu einer Gruppe parallel, vier hintereinander. Die normale Geschwindigkeit ist 11 km in der Stunde. Auf gepflasterten Strassen ist ein elektrischer Effekt von 3,2 Kilowatt und bei einer Steigung von 1% ein solcher von 5,8 Kilowatt erforderlich. Wenn die Steigung zunimmt, nimmt die Geschwindigkeit ab und der verbrauchte Effekt nimmt zu. So ist für eine Steigung von 3% der Effekt 9,2 Kilowatt bei einer Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde und 11,4 Kilowatt für eine Steigung von 4%. Für eine Steigung von 5% ist die Geschwindigkeit 5 km und der verbrauchte Effekt 7,6 Kilowatt.

Die Königlich Portugiesische Afrika-Ueberlandbahn.

(Schluss aus Nr. 28.)

Am 6. Februar 1886 bildete sich die durch den Konzessionsvertrag verlangte Aktiengesellschaft mit beschränkter Haftpflicht unter dem Namen „Königliche Afrika-Ueberlandbahngesellschaft" (Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa) mit dem Sitze in Porto, deren Satzungen durch Königlichen Erlass vom 10. Februar 1886 genehmigt wurden. Das Gesellschaftskapital, welches durch Generalversammlungsbeschluss erhöht werden kann, ist auf 3600000 Mlr. (16200000 *M.*), bestehend aus 40000 namentlichen oder auf den Inhaber lautenden

untheilbaren Antheilscheinen von je 90 Mlr. oder 20 £ oder 500 Frcs. festgesetzt; ausserdem können namentliche oder auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen ausgegeben werden, doch darf deren Verzinsung und Tilgung jährlich nicht mehr als 1 199,940 Mlr. (5 399,73 ℳ) für das Kilometer beanspruchen. Verwaltet wird die Gesellschaft durch einen von der Generalversammlung das erste Mal auf 6, später auf 3 Jahre zu erwählenden Verwaltungsrath aus wenigstens 10 und höchstens 18 Mitgliedern, welche Besitzer von je 20 Antheilscheinen und in ihrer Mehrheit in Portugal ansässige Portugiesische Staatsbürger sein müssen, sowie durch den mit den erforderlichen Vollmachten ausgestatteten, die Gesellschaft bei der Regierung vertretenden Verwaltungsrath - Stellvertreter in Lissabon; zum Präsidenten des Verwaltungsrathes ist Herr Carlos Lopes, zum Vizepräsidenten der ehemalige Konzessionsinhaber Alexander Peres erwählt worden. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes beziehen ein monatliches Gehalt von 60 Mlr. (270 ℳ), dasjenige des Präsidenten wird durch die Generalversammlung festgesetzt. Der Verwaltungsrath hat die umfassendsten Vollmachten für die Verwaltung der Gesellschaft, namentlich liegt ihm ob: 1. mit Zustimmung der Regierung der Abschluss bezw. die Genehmigung aller den Erwerb, Bau, die Pachtung oder Verpachtung einer Eisenbahn oder anderer in den Rahmen des Gesellschaftszweckes passender Unternehmungen; 2. die Anordnung oder Vollziehung jeden An- und Verkaufs von Ländereien oder sonstigen unbeweglichen Eigenthums; 3. der Abschluss aller Bau- und Lieferungsverträge zu den ihm angemessen erscheinenden Bedingungen; 4. der Abschluss aller Verkehrstheilungs - Verträge mit anderen Eisenbahnen oder sonstigen Land- oder Wasser - Beförderungsunternehmungen; 5. mit Zustimmung der Regierung die Festsetzung und Abänderung der Tarife, die Regelung des Eisenbahnbetriebes und der Geschäftsführung anderer Gesellschaftsunternehmungen; 6. die Abfassung und Absendung der durch die Satzungen vorgeschriebenen Anzeigen und Gesuche an die Regierung; 7. die Verwendung und verzinsliche Anlage der Rücklagen; 8. die Kassenführung bezüglich der allgemeinen Verwaltungskosten; 9. der Abschluss aller Kaufs- und Veräusserungsverträge bezüglich der Unterhaltung und Betriebführung der Eisenbahn und der anderen Gesellschaftsunternehmungen, namentlich die Regelung des Ankaufs und der Lieferung von Maschinen und anderen Betriebserfordernissen, sowie des Verkaufs von Altmaterialien: 10. die Ermächtigung zur Einforderung, Uebertragung oder Ueberlassung von Werthpapieren der Gesellschaft; 11. die Annahme und Empfangsbestätigung aller der Gesellschaft geschuldeten, namentlich der aus dem Verkauf von Liegenschaften herrührenden Summen; 12. der Antrag auf Aufhebung gerichtlicher Beschlagnahmen, sowie auf Löschung von Hypotheken, die Verzichtleistung auf irgend welche Vorrechte und die Ausstellung endgültiger Empfangsbestätigungen; 13. die Anstellung, Entlassung und Gehaltsfestsetzung bezüglich des technischen Direktors und Beiraths desVerwaltungsrathes, des Rechtsbeistandes der Gesellschaft und des Büreaupersonals; 14. die Aufstellung des der Generalversammlung vorzulegenden Rechnungsabschlusses und Geschäftsberichtes, sowie der Vorschlag des zu vertheilenden Gewinns; 15. die Vorlage der der Generalversammlung zu machenden Vorschläge bezüglich der Vereinigung oder Verschmelzung mit anderen Gesellschaften, der Abänderung oder Ergänzung der Satzungen, der Vermehrung des Gesellschaftskapitals, der Verlängerung oder vorzeitigen Auflösung der Gesellschaft; endlich 16. der Beschluss über alle zur Gesellschaftsverwaltung gehörigen Geschäfte.

Die Leitung des Betriebsdienstes in Loanda liegt unter Oberaufsicht des Verwaltungsrathes dem von einem oder mehreren Hilfsarbeitern unterstützten „Eisenbahndirektor" ob, welcher alle in Angola im Dienst befindlichen Beamten und Angestellten der Gesellschaft unter seinen Befehlen hat, ihre Ernennung oder Entlassung, sowie die Festsetzung ihrer Bezüge dem Verwaltungsrath vorschlägt, die nicht festangestellten Beamten annimmt oder entlässt, Tarifänderungen nebst den neuen Sätzen, sowie die Betriebsordnung vorschlägt und die Entwürfe zu den die Eisenbahnen oder andere Gesellschaftsunternehmungen betreffenden Bau- und Betriebsverträgen ausarbeitet.

Zur Ueberwachung der Geschäftsführung des Verwaltungsrathes dient ein Aufsichtsrath, bestehend aus einem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und fünf Mitgliedern, dessen Amtsdauer die gleiche wie die des Verwaltungsrathes ist; die Mitglieder müssen nach ihrer Erwählung durch die Generalversammlung den Besitz von 20 Antheilscheinen nachweisen und erhalten ein jährliches Gehalt von 225 Mlr., während der Präsident eine gleiche Vergütung wie die Mitglieder des Verwaltungsrathes bezieht.

Die alljährlich vor dem 15. November am Gesellschaftssitze zusammentretende ordentliche, sowie eine auf Beschluss des Verwaltungs- oder Aufsichtsrathes bezw. auf Wunsch von Vertretern des vierten Theiles des Aktienkapitals zu berufende ausserordentliche Generalversammlung ist bei Anwesenheit von Vertretern des vierten Theiles des Gesellschaftskapitals beschlussfähig, wenn nicht über Anträge auf Verschmelzung oder Vereinigung mit andern Gesellschaften, auf Aufgabe der Unternehmung, auf gänzliche oder theilweise Verpachtung der Eisenbahn oder anderer Gesellschaftsunternehmungen, auf Abänderung oder Ergänzung der Satzungen, auf Vermehrung des Gesellschaftskapitals, auf Verlängerung oder vorzeitige Auflösung der Gesellschaft Beschluss gefasst werden soll, zu welchen Zwecken alsdann die Vertretung von zwei Drittel des vorhandenen Aktienkapitals erforderlich ist. Kommt eine Generalversammlung wegen ungenügender Betheiligung nicht zustande, so beschliesst eine zweite nach Verlauf von wenigstens 14 Tagen zu berufende ohne Rücksicht auf die Anzahl der vertretenen Antheilscheine. Der Besitz von 20 Antheilscheinen berechtigt zur Theilnahme an der Generalversammlung und gibt eine Stimme, die Ausübung eines Stimmrechts für mehr als 40 eigene oder fremde Stimmen ist nicht gestattet.

Vor Eröffnung der ganzen Bahn wird kein Gewinn an die Antheilscheine vertheilt; später werden von dem Reinertrage 5 % zu Rücklagen verwendet, bis diese 10 % des Aktienkapitals betragen, die zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen erforderlichen Summen entnommen, 10 % zu einer etwa beschlossenen verstärkten Tilgung der Schuldverschreibungen verwendet (zu diesem Zwecke kann statt dessen auch der aus Landverkäufen oder aus dem Betriebe von Bergwerken und Forsten zu erzielende Nutzen gebraucht werden), fernere 10 % zur Tilgung von Antheilscheinen entnommen; von dem dann noch verbleibenden Reinertrage erhalten alle noch nicht ausgeloosten Antheilscheine einen Gewinn von 5 %, während von dem Rest 10 % an sämmtliche Mitglieder des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes und 90 % an die Antheil- und Genussscheine gleichmässig vertheilt werden.

Nachdem auf dieser Grundlage die Gesellschaft gebildet war, kam am 23. April 1886 ein von der Generalversammlung am 21. Juni genehmigter Vertrag mit dem Grafen Oksza Orzechowski in Paris zustande, nach welchem dieser die auszugebenden Schuldverschreibungen zum Preise von 73 % übernahm — eine Verpflichtung, welche derselbe durch Vertrag vom 7. Oktober 1886 an die Baugesellschaft der Ambaca-Eisenbahn übertrug. Geschaffen wurden 9 450 Schuldverschreibungen von 450 Mlr. = 100 £ = 2 500 Frcs. (2 025 ℳ) und 47 250 Schuldverschreibungen von 90 Mlr. = 20 £ = 500 Frcs. (405 ℳ), also ein Gesammt - Nennwerth von 8 505 000 Mlr. = 1 890 000 £ = 47 350 000 Frcs. (38 272 500 ℳ). Die Tilgung erfolgt in 99 Jahren, die letzte am 1. Juli 1983; die Zinsen, welche 5 % betragen, werden am 1. Januar und 1. Juli (während der Bauzeit von der Baugesellschaft) bezahlt, und zwar am Gesellschaftssitz in Porto, in Lissabon, London, Paris, Amsterdam und in Brüssel. Zugelassen wurden diese Werthpapiere zunächst an der Amsterdamer und Brüsseler, seit 1888 auch an der Londoner und Pariser Börse.

In Verbindung hiermit wurde am 12. Juni 1886 in London ein von derselben Generalversammlung genehmigter Vertrag geschlossen, durch welchen ein Gläubigerausschuss (Trustees) als Vertreter für die Interessen der Schuldscheininhaber ernannt wurde; derselbe hat darüber zu wachen, dass der Ertrag der Schuldverschreibungen zu dem beabsichtigten Zwecke verwendet werde und ferner bei etwaigen Vertragsbrüchen die Rechte der Schuldscheininhaber zu vertreten; ausserdem hat derselbe zu Gunsten der Schuldscheininhaber auf das gesammte Vermögen der Gesellschaft dasselbe Vorrecht, welches ihm eine Hypothek geben würde. Von dem Ertrage der Schuldverschreibungen sind von dem Gläubigerausschuss 70 000 £ 14 Tage nach erfolgter Einzahlung, der Rest von 4 000 £ für das Kilometer nach der regierungsseitig bescheinigten Fertigstellung einer jeden Theilstrecke der Gesellschaft zu übergeben.

Während so die finanzielle Seite der Unternehmung geregelt wurde, schrumpfte die für Herstellung der der Regierung vorzulegenden Pläne bis zum 25. September 1886 bemessene Frist immer mehr zusammen. Der Beginn der Vermessungsarbeiten gleich nach Ertheilung der Konzession empfahl sich deshalb nicht, weil die vom November bis April währende Regenzeit mit ihren Fiebern im Gefolge den Aufenthalt der Europäischen Ingenieure in den Tropen doch unnütz gemacht und dadurch abschreckend gewirkt haben würde; erst im April 1886 schifften sich die Vorzügler des technischen Personals nach Loanda ein und Ende Mai war dasselbe vollzählig versammelt, so dass im Juni mit dem Entwerfen der endgültigen Baupläne für die erste Theilstrecke Loanda - Cabiri (67 km) sowie der Baufluchtlinie für die Reststrecke Cabiri-Ambaca (290 km) begonnen werden konnte. Obwohl bis zur Vollendung dieser Arbeiten nur der kurze Zeitraum von 4 Monaten zur Verfügung blieb und dieser noch durch mehrfache Fieberanfälle der Ingenieure verkürzt wurde, gelang es doch, die konzessionsmässige Frist einzuhalten. Ein ferneres Hinderniss lag in einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem Regierungsvertreter und der Gesellschaft, während ersterer sich dafür aussprach, dass die Bahn von dem Hafen Loanda sogleich in nordöstlicher Richtung dem Bengothale zueile,

wünschte die letztere, dass die Bahn von dem Hafen südostwärts auslaufe, die wegen ihrer gesunden Lage von vielen Landhäusern übersäte Oberstadt berühre und sich erst dann im Halbkreise nach Norden zum Bengothale wende. Da die Entscheidung über diese Meinungsverschiedenheit nicht so schnell erfolgen konnte, so erbat und erhielt die Gesellschaft am 30. Oktober 1886 die Erlaubniss, mit dem Bau auf der nicht streitigen Strecke beginnen zu dürfen, so dass am 8. November die Arbeiten von Mahungo bis Quifangondo (13,5 km) in Angriff genommen werden konnten; bis Ende Dezember bestand indessen die Hauptbeschäftigung in der Erziehung des Negers zur Arbeit, in der Umwandlung desselben zum Handwerker und in dem Versuch, ihm Vertrauen einzuflössen. So leicht dies gewöhnlich auch in Europa ist, ebenso peinlich vorsichtig und sorgfältig muss es in Afrika und besonders in Angola geschehen, wo der Eingeborene äusserst misstrauisch ist und die geringste Ursache Veranlassung zu einer sich im Fluge verbreitenden Arbeitseinstellung werden kann; den Erfolg der Gesellschaft in dieser Beziehung beleuchtet die Thatsache, dass im Jahre 1887 von einem Gesammtpersonal von 1 519 nicht weniger als 1 477 Eingeborene waren. Die Entscheidung der Streitigkeit zu Gunsten der Gesellschaft und die endgültige Genehmigung der Baupläne erfolgte im März 1887. Die Bahn geht aus von dem Hafen Loanda in südwestlicher Richtung, bis sie bei Kilometer 5 die Cidade Alta (Oberstadt) erreicht, um sich dann nach Nordosten über Cacoaca nach dem Bengothal zu wenden, welches sie bei Quifangondo (Kilometer 30) nicht weit von der Flussmündung erreicht; im Bengothal zieht sich die Bahn, ohne indessen genau den Windungen des Flusses zu folgen, über Funda, Quilunda und Cabiri in südöstlicher Richtung aufwärts bis Kilometer 80, überschreitet südwärts bis Kilometer 100 die Wasserscheide zwischen dem Bengo und Cuanza, folgt — sich mehr östlich wendend — bis Kilometer 130 den Windungen des Cuanza, verlässt den Fluss, um nordöstlich bis Kilometer 140 die Hochebene zu ersteigen, um auf derselben in vorwiegend südöstlicher Richtung dem Lucalla, einem Nebenfluss des Cuanza, zuzueilen, welchen sie bei Kilometer 220 erreicht. Dann folgt die Bahn in vorwiegend nördlicher Richtung etwa 8 km dem rechten Ufer des Lucalla, übersetzt seinen Nebenfluss, den Luinha, folgt dessen linkem Ufer etwa ebenso weit, überschreitet den Sumbi (einen Nebenfluss des Luinha), an dessen rechtem Ufer sie sich bis Kilometer 260 ostwärts hinaufzieht, um dann nordwärts bei Kilometer 270 wieder das Luinhathal zu erreichen; dem linken Ufer des Luinha folgt die Bahn nunmehr, sich den Windungen des Flusses anschliessend, bis Kilometer 320 in vorwiegend östlicher Richtung, um schliesslich, sich südöstlich wendend, die Wasserscheide zwischen dem Luinha und Lucalla — eine von einzelnen Bodenerhebungen durchsetzte und von vielen Bächen und kleinen Wasserläufen berieselte Gegend — zu durchschneiden. Ambaca erreicht die Bahn bei Kilometer 347,41 und ihren Endpunkt am rechten Ufer des Lucalla bei Kilometer 355,41.

Im April 1887 begannen die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke Loanda-Quifangondo, im Mai bis Kilometer 42 und im Juni bis Cabiri. Am 31. Oktober 1888 wurde die erste Theilstrecke von Loanda bis Funda (46 km), am 1. Januar 1889 eine fernere 14 km lange Strecke bis Quilunda eröffnet; da indessen Quilunda eine sehr ungesunde Lage hat und keine Zufuhrstrassen dort endigen, so wurde der Betrieb mit Genehmigung der Regierung bis Cabiri (70 km von Loanda) ausgedehnt. Im 1. Halbjahre 1889 ergab der Betrieb der Strecke Loanda-Quilunda (60 km) mit den Zwischenstationen Cidade Alta, Cacuaco, Quifangondo und Funda eine Einnahme von 5 170,190 Mlr. (23 265,85 *M.*); da indessen zur Deckung der konzessionsmässigen Betriebsausgabe und zu der gewährleisteten 6 % Verzinsung des auf 19 999 Mlr. festgesetzten kilometrischen Anlagekapitals ein Gesammtbetrag von 71 998,200 Mlr. (323 988,90 *M.*) erforderlich ist, so musste die Regierung für ersteren Zweck 36 000 Mlr. (162 000 *M.*) und für letzteren noch 30 828,010 Mlr. (138 726 *M.*) zuschiessen, so dass die (der Baugesellschaft zufliessende) kilometrische Einnahme einschliesslich des Staatszuschusses für das Halbjahr 1 199,970 Milreis (5 399,86 *M.*) bezw. auf 1 Jahr berechnet 2 399,940 Mlr. (10 799,73 *M.*) beträgt. Der hiernach erforderliche gewaltige Staatszuschuss dürfte sich nach den Erwartungen der Verwaltung wesentlich verringern, wenn die Bahn die reichen Bezirke des Innern erreicht haben wird; sie gründet diese Hoffnung u. a. darauf, dass der durchschnittliche monatliche Personenverkehr in der I. Klasse 125, in der II. 89 und in der III. 1 533 Personen betragen hat. Da die III. Klasse fast ausschliesslich von Eingeborenen benutzt wird, so ist diese Thatsache ein augenfälliger Beweis, wie sehr die Neger bereits den Vortheil der Eisenbahn erkannt haben. Inzwischen ist am 28. Dezember 1889 die bei Kilometer 100 endigende, die Wasserscheide zwischen dem Bengo und Cuanza überschreitende zweite Theilstrecke dem Verkehr übergeben worden und die Eröffnung der bei Kilometer 140 endigenden dritten Theilstrecke steht unmittelbar bevor. Auf der von Kilometer 140 bis Kilometer 180 reichenden vierten Theilstrecke befinden sich die Bauarbeiten im vollen Gange; die bei Kilometer 220 endigende fünfte Theilstrecke konnte dagegen wegen mangelnder Beförderungsgelegenheit noch nicht in Angriff genommen werden, wird es vielmehr erst nach Vollendung der vierten und sechsten Theilstrecke und zwar von Osten und Westen. Die sechste Theilstrecke von Kilometer 220 bis 260 befindet sich wiederum im Bau, da der Cuanza und sein Nebenfluss Lucalla bis zur Einmündung des Luinha die Herbeischaffung des Baumaterials und der Arbeiter auf dem Wasserwege ermöglichen; auf dieser Strecke wird eine Brücke von 105 m den Luinha kurz vor seiner Einmündung in den Lucalla überspannen. Es ist dies das grösste Bauwerk der ganzen Bahn, da ausserdem nur noch 10 Brücken von je 15 m Länge erforderlich sind, während Tunnel oder Uebersetzungen von irgend erheblichen Abmessungen nicht vorkommen. Die Reststrecke von Kilometer 260 bis zum Endpunkt ist noch nicht in Angriff genommen worden, weil behufs Herbeischaffung der Baumaterialien erst die Vollendung der Bahn bis dort erwartet werden soll. Die Vollendung der ganzen Bahn war von der Gesellschaft für Mitte des Jahres 1891 in Aussicht genommen, doch erscheint es zweifelhaft, ob dieser Zeitpunkt wird eingehalten werden können, weil ausserordentlich starke und anhaltende Regengüsse in den Jahren 1887 und 1888 die Arbeiten sehr verzögerten, indessen steht zu erwarten, dass jetzt eine Reihe von Jahren mit schönem Wetter, welche dem Bau sehr förderlich sein würden, ihren Anfang genommen hat; wenigstens ist nach Jahrzehnte langer Beobachtung festgestellt worden, dass im westlichen Theile Afrikas jedesmal eine Reihe von Jahren mit starken Niederschlägen durch eine solche mit grosser Trockenheit abgelöst wurde. —

Wie schon der von der Gesellschaft angenommene Name: „Königliche Afrika-Ueberlandbahn-Gesellschaft" andeutet, kann im Geiste ihrer Gründer Ambaca nicht der Endpunkt dieser Bahn bleiben, nichts weniger als die Vereinigung der West- mit der Ostküste Afrikas schwebte denselben vor; indessen erfordert die Verwirklichung dieses Gedankens die Arbeit von Jahrzehnten, ebenso wenig wird diese Gesellschaft allein dieses Riesenunternehmen zu Ende führen, es wird ihr vielmehr seinerzeit eine von der Ostküste ins Innere vordringende Eisenbahn im Innern die Hand reichen müssen. Nur so viel kann man aus den ganzen Verhältnissen erkennen, dass die Bahn — wollen sich die Portugiesen den Verkehr des Hinterlandes ihrer Provinz Angola sichern und der Ablenkung desselben auf den mehr als doppelt so langen und durch mehrfache Umladungen vertheuerten Weg nach der Kongomündung vorbeugen — so bald als möglich über Ambaca hinaus vordringen muss. Schon Livingstone dachte sich als Endpunkt den Quango; im Jahre 1888 wies ihr der „Moniteur des intérêts matériels" in einem der Bedeutung dieser Bahn gewidmeten Aufsatz den Weg über Malange und Kassanje, die beiden vorgeschobensten Handelsposten der Portugiesen, nach dem Quango und dann südwärts durch die von Portugal beanspruchten, grösstentheils noch unerforschten Gebiete des oberen Zambesibeckens, bis sie in der Gegend von Tete, in der Provinz Mosambique, den Zambesi erreicht. Ebenso beschloss der Generalrath von Loanda auf Antrag seines Vorsitzenden, Ingenieur Marquis das Minas (Direktor der öffentlichen Arbeiten in Loanda und Regierungskommissar für die Ambaca-Eisenbahn), am 19. Juli 1888 einstimmig, der Regierung des Heimathlandes ein Gesuch um Unterstützung der Fortsetzung der Ambaca-Eisenbahn wenigstens bis Malange, wenn möglich aber bis zum Quango zu unterbreiten, nachdem sich sein Ausschuss für öffentliche Arbeiten, Handel, Gewerbe und Ackerbau mit beredten Worten hierfür ausgesprochen. Dieser Ausschuss ist der Meinung, dass die Ambaca-Eisenbahn, wenigstens bis Malange verlängert, wo schon jetzt ein lebhafter Handel mit werthvollen Waaren stattfindet, keine oder nur noch geringe staatliche Zinszuschüsse erfordern werde; derselbe stellt sich im übrigen den einstigen Endpunkt der Bahn nicht an der Zambesimündung, sondern in Lourenço Marques an der Delagoabucht vor, in diesem Falle müsste die Bahn indessen Gebiete berühren, welche nach den neuesten Karten von Afrika bereits von England in Besitz genommen sind. Schliesslich haben noch die Geschäftsleute und Grundbesitzer des Bezirks Malange am 8. August 1888 an den König von Portugal eine Denkschrift gerichtet, in der sie die Nothwendigkeit der Fortsetzung der Ambaca-Eisenbahn zunächst bis Malange, später bis zum Quango zu begründen suchen; diese Denkschrift, welche für uns um so bemerkenswerther ist, als sie die Beschaffenheit und Anbauverhältnisse der ganzen Gegend beleuchtet, führt etwa folgendes aus: Malange ist zur Zeit der Haupt-Tauschhandelsplatz mit den Eingeborenen und der Handel zeigt mehr und mehr das Bestreben, nach dem Innern vorzudringen. Der Kaufmann sieht sich gezwungen, den Tauschhandel immer ferner zu suchen; Dondo (am Cuanza gelegen) ist wohl ein Einschiffungsort, aber kein Handelsmittelpunkt; Pamba (Ambaca) besitzt nichts, wodurch es sich zum Endpunkt einer Eisenbahn empfiehlt. Augenscheinlich wird Malange als Endpunkt der ersten Theilstrecke der grossen Afrikanischen Ueber-

landbahn der gewaltige Stapelplatz werden, wo sich die in Loanda zur Ausfuhr gelangenden Waaren des Innern anhäufen. Neben Kautschuk, welches schon jetzt als werthvoller Ertrag der Wälder des Ostens nach Malange kommt, werden Wachs, Gummi, Häute, Vieh und die reichen Waldbestände zwischen Malange und Kassanje wichtige Handelsgegenstände werden, ungerechnet die minderwerthigen Erzeugnisse wie Kokosnüsse, Fruchtbeeren, Mais und andere Feldfrüchte, welche nur durch die Eisenbahn mit Vortheil befördert werden können. Nur dann, wenn wenigstens Malange zum Eisenbahnendpunkt ausersehen wird, steht daher eine Schadloshaltung des Mutterlandes für die übernommenen Lasten in Aussicht. Für den noch in der Wiege liegenden Ackerbau des von vielen Flüssen und Bächen berieselten Bezirks Malange ist die Fortsetzung der Bahn von höchster Bedeutung; alsdann werden diese fruchtbaren, fast noch gar nicht bebauten, aber durch ein gemässigtes Klima begünstigten Gegenden Europäische Ansiedler anlocken und zum Anbau von Zuckerrohr, Mais, Tabak und Gartenfrüchten anreizen. Schon jetzt bestehen in der Gegend von Kuissole (42 km von Malange) drei Zuckerrohrpflanzungen, welche günstige Ergebnisse liefern, obwohl die Herbeischaffung der Arbeitsmaschinen viel Mühe und Geld gekostet hat. Ferner setzt die Denkschrift auseinander, welchen günstigen Einfluss die Eisenbahn auf die Erziehung der Neger ausübt und welch hervorragenden politischen Werth die Fortsetzung der Ambaca-Eisenbahn bis zum Quango haben werde.

Auch die Königliche Afrika-Ueberlandbahn-Gesellschaft konnte diesen Gründen ihr Ohr nicht verschliessen und liess daher im Einverständniss mit der Baugesellschaft die Vorarbeiten anfertigen, indem sie von der Ansicht ausgeht, dass diese Ausgaben unter keinen Umständen verschwendet seien, da die Fortsetzung auch für die Verkehrsentwickelung der Linie Loanda-Ambaca von grossem Werthe ist und ihr die Ausgaben, falls sie die Konzession für die Verlängerung nicht erhalten sollte, von dem anderweitigen Konzessionsinhaber würden erstattet werden müssen. Angefertigt sind bisher die Vorarbeiten für die Strecke Ambaca-Malange (150 km) und für eine fernere 100 km lange Strecke östlich von Malange. —

Dies sind die Anfänge eines Unternehmens, welches geeignet sein würde, Portugal zur Hauptkolonialmacht in Südafrika zu machen, vorausgesetzt, dass nicht politische Verwickelungen mit den Engländern die Durchführung des begonnenen Verkehrs unmöglich machen. Krenke.

Urtheile des Reichsgerichts.

Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber dem § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884.

Der § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes bestimmt:

„Die Haftung dritter, in den §§ 95 und 96 nicht bezeichneter Personen, welche den Unfall vorsätzlich herbeigeführt oder durch Verschulden verursacht haben, bestimmt sich nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften. Jedoch geht die Forderung der Entschädigungsberechtigten an den Dritten auf die Genossenschaft insoweit über, als die Verpflichtung der letzteren zur Entschädigung durch dieses Gesetz begründet ist."

Durch Urtheil des Reichsgerichts (II. Civilsenats) vom 28. November 1889 in Sachen V. wider Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ist ausgesprochen, dass hierdurch die dem Eisenbahnunternehmer nach § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 obliegende Haftpflicht nicht geändert ist, insbesondere, wenn der Unternehmer der Eisenbahn, gegen welchen sich der von dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen geltend gemachte Schadenersatzanspruch richtet, als ein „Dritter" im Sinne von § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes anzusehen ist, das heisst der Verletzte nicht im Dienste des Eisenbahnunternehmers beschäftigt war. Die praktische Bedeutung des § 98 beruht lediglich auf der Vorschrift, dass die dem nach dem Gesetze vom 6. Juli 1884 versicherten Entschädigungsberechtigten gegen einen Dritten zustehende Forderung auf Entschädigung so weit auf die Berufsgenossenschaft übergeht, als deren Entschädigungspflicht reicht. Dieses gilt auch von den auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes von den Eisenbahnunternehmern zu leistenden Entschädigungen, wenn der § 98 von einem vorsätzlich oder durch Verschulden verursachten Unfall spricht, so liegt eine Ungenauigkeit des Ausdruckes vor; der Paragraph bezieht sich auch auf die Fälle, in welchen die Entschädigungspflicht auf dem Gesetze beruht. Der § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes ist nun ebenso, wie der § 57 Absatz 4 des Kranken-Versicherungsgesetzes, dahin zu verstehen, dass die Berufsgenossenschaft, soweit sie dem Entschädigungsberechtigten Leistungen gewährt hat oder wenigstens ihre Verpflichtung hierzu in ordnungsmässiger Weise festgestellt worden ist, von dem Dritten Ersatz verlangen kann, der Entschädigungsberechtigte aber durch diese Vorschriften nicht gehindert wird, sich unmittelbar an den Dritten zu halten. — Danach steht dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen nicht das Recht zu, von der Berufsgenossenschaft und von dem Dritten Entschädigung zu fordern derart, dass jeder dieser Verpflichteten ohne Rücksicht auf die Leistungen des Anderen seiner Verpflichtung in vollem Umfange genügen müsste. Vielmehr wird durch § 98 der Bezug einer doppelten Entschädigung durch die Entschädigungsberechtigten ausgeschlossen. Die Entschädigung soll nur einmal und zwar von dem Dritten geleistet werden, welcher, wenn die Berufsgenossenschaft zu Leistungen angehalten wurde, dieser in Höhe derselben als Schuldner gegenübersteht, gerade deshalb aber von dem Verletzten oder den Hinterbliebenen desselben nur noch insoweit in Anspruch genommen werden kann, als deren Forderung nicht auf die Berufsgenossenschaft übergegangen ist. Wenn die Entschädigungsberechtigten, sei es, weil die Berufsgenossenschaft ihre Entschädigungspflicht verweigert, sei es aus einem anderen Grunde, von dem Dritten volle Entschädigung fordert, so kann dieser nicht geltend machen, er habe an die Entschädigungsberechtigten nur ein Drittel der Entschädigung, die übrigen zwei Drittel dagegen an die Berufsgenossenschaft zu zahlen, weil eine Beschränkung, wie sie § 95 Absatz 2 in Ansehung der Ansprüche gegen die Betriebsunternehmer, Bevollmächtigten usw. enthält, bezüglich der Forderungen gegen Dritte, hinsichtlich deren § 98 Satz 1 lediglich auf die bestehenden gesetzlichen Vorschriften verweist, nirgends vorgesehen ist. Erhalten die Entschädigungsberechtigten von dem Dritten volle Befriedigung, so können sich dieselben nun nicht nochmals an die Berufsgenossenschaft halten, weil eben diese nur insoweit zur Entschädigung verpflichtet ist, als die Forderung der Entschädigungsberechtigten, welche nach § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes auf sie übergehen soll, noch besteht und die Entschädigung mit Recht verweigert, wenn die Entschädigungsberechtigten, statt ihr die Geltendmachung dieser Forderung zu überlassen, von dem Dritten volle Entschädigung gefordert und erhalten haben. Der Dritte, welcher allerdings wohl daran thun wird, in derartigen Fällen der Berufsgenossenschaft den Sachverhalt mitzutheilen, läuft hiernach auch nicht Gefahr, die bereits an den Verletzten oder dessen Hinterbliebenen bezahlte Entschädigung nochmals an die Berufsgenossenschaft zahlen zu müssen. Die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation wurde hiernach von dem Berufungsgericht mit Recht für unbegründet erachtet.

Fall: V. wurde bei Erdarbeiten an der Bahn, die dem Bauunternehmer H. übertragen waren, von dem letzteren beschäftigt. Er fand dabei seinen Tod, indem er von einem Zuge überfahren wurde. Die Wittwe verlangte von der Eisenbahngesellschaft Entschädigung nach dem Reichs-Haftpflichtgesetze. Die Eisenbahngesellschaft wandte ein: der Unfall sei in dem versicherungspflichtigen Betriebe des Bauunternehmers H. eingetreten; die Berufsgenossenschaft sei daher ersatzpflichtig; die Eisenbahngesellschaft könne nur zu dem Betrage verpflichtet sein, um welchen der der Klägerin entstandene Schaden die von der Berufsgenossenschaft zu leistende Entschädigung übersteige; Klägerin müsse sich daher zunächst an die Berufsgenossenschaft halten. Der Einwand wurde für unbegründet erklärt.

Verschiedenes.

Fischtransporte auf Belgischen Eisenbahnen.

Aus Brüssel wird geschrieben: Zur Hebung des internationalen Handels mit frischen Fischen sind seitens des Belgischen Eisenbahnministeriums gewisse Vortheile beim Transport dieser Waare eingeräumt worden. Dieselben bestehen darin, dass ab den Belgischen Häfen die als Frachtgut aufgegebene Waare mit gewöhnlichen Personenzügen befördert wird, während Beförderung durch Expresszüge eintritt, wenn der Absender den Satz für Eilgut bezahlt hat.

Portugiesische Bahn.

Nach Lissaboner Zeitungsnachrichten sollen die Portugiesischen Privateisenbahnen angeblich verstaatlicht werden. Von hauptsächlichem Interesse würde eine Verstaatlichung der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft für die Aktien dieses Unternehmens sein, welche hauptsächlich in Paris gehandelt werden. In Deutschland sind bekanntlich zwei Emissionen der 4½ % Prioritäten eingeführt, von denen diejenige des Jahres 1886 bereits mit einer Staatsgarantie versehen ist, während für diejenige des Jahres 1889 im Falle einer Verstaatlichung auch noch die Staatsgarantie hinzutreten würde.

Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn.

Aus Brüssel wird geschrieben: Die Dividende für 1889 ist endgültig auf 26,50 Frcs. festgesetzt gegen 25 Frcs. im Vorjahre. Seit dem Bestehen der Gesellschaft ist es das erste Mal, dass die Dividende 25 Frcs. überschreitet.

Die neue unterirdische elektrische Eisenbahn in London, welche die Vorstadt Stockwell mit der City verbindet, ist nahezu fertiggestellt. Eine Probefahrt auf dieser etwa 5 km langen Bahn fiel sehr günstig aus.

Rybinsk-Bologoye-Eisenbahn.

In der nächsten Generalversammlung soll nach der „Fr. Ztg." auch über die Verlängerung der Bahn bis Jarosslaw und Pskow, sowie über die Erbauung von Getreidespeichern in Petersburg und Rybinsk und über die Gewährung von Vorschüssen auf Getreide Beschluss gefasst werden.

Grosse Russische Eisenbahn.

Die ausserordentliche Generalversammlung, über deren Einberufung eine vorläufige Bekanntmachung erschienen war, findet am 14./26. Mai statt.

Eisenbahn der Dundee Coal-Company.

Aus Durban, vom 29. März, wird der „Times" telegraphisch berichtet:

Die Eisenbahn der Dundee Coal - Company wurde heute eröffnet, wodurch eine Verbindung der besten Kohlenfelder Südafrikas mit einem Seehafen in Durban hergestellt wird. Der Gouverneur war zugegen und es herrschte die grösste Begeisterung.

Die Donaubrücke in der Dobrudja.

Das Projekt der Donaubrücke zwischen Feteschti-Czernavoda, welche den Küstendjeer Hafen (durch die Eisenbahnlinie Küstendje-Czernavoda) in direkte Verbindung mit dem Eisenbahnnetze des eigentlichen Rumänien setzen soll, ist, wie wir bereits berichteten, endgültig von der Rumänischen Regierung sanktionirt und die Ausführung der Französischen Gesellschaft Fives-Lille für die Summe von 7 657 617,75 Frcs. zugestanden worden. Die Arbeiten sollen im Monate April 1890 beginnen und im Oktober 1894 beendet werden.

Diese Verbindung wird, wie das „Handelsmuseum" ausführt, dem Handel einen neuen Verbindungsweg zwischen den grossen Gewerbemittelpunkten und Rumänien eröffnen, welcher viel kürzer als der über Sulina-Galatz ist. Dieselbe wird den Küstendjeer Hafen, welcher während des ganzen Jahres der Schifffahrt eröffnet bleibt, zu einem wichtigen Transito- und Lagerpunkt machen.

Donaukanal bei Giurgewo.

Laut Jahresbericht des K. K. Konsulates in Giurgewo geht der im Jahre 1887 begonnene Bau des 2 600 m langen und in der Sohle 100 m breiten Donaukanals, welcher den Schiffen künftighin es ermöglichen wird, in unmittelbarer Nähe der Stadt anzulegen, und zugleich als Winterhafen zu dienen bestimmt ist, seiner Vollendung entgegen. Gegenwärtig werden die Baggerungsarbeiten an der Mündung eifrig fortgesetzt, um voraussichtlich noch im laufenden Monate (April d. J.) die Eröffnung des Kanals feierlich begehen zu können. Seine volle Bedeutung wird das in Rede stehende Werk jedoch erst dann erhalten, wenn ein Schienenstrang den Kai mit der Eisenbahnlinie Giurgewo-Bukarest verbinden wird. Die Inangriffnahme und Vollendung letzterer Arbeit dürfte nach dem „Handelsmuseum" auch im Laufe dieses Jahres zu gewärtigen sein.

Der Kanal von Korinth.

Nachdem es trotz allen Bemühungen nicht gelungen ist, durch Beschaffung einer internationalen Garantie die Vollendung des Durchstiches des Isthmus von Korinth durch die alte Gesellschaft zustande zu bringen und auch die Griechische Regierung keine Garantie übernehmen wollte, wurde die Gesellschaft des Kanals von Korinth durch Entscheidung des Pariser Civilgerichts vom 12. Februar d. J. aufgelöst und in Liquidation erklärt. Neuerdings ist nun zwischen der Griechischen Regierung und einer durch die Herren Vlastos und Syngros vertretenen Finanzgruppe ein Vertrag unterzeichnet worden, vermöge dessen die Rechte und Pflichten der alten Kanalgesellschaft einer Griechischen Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Athen übertragen worden sind.

Die neue Gesellschaft verfügt über ein Kapital von 20 Millionen Francs. Die Interessen der früheren Aktionäre wurden beim Abschluss so weit wie möglich berücksichtigt.

Der betreffende Gesetzentwurf wurde bereits der Kammer vorgelegt. Derselbe bestimmt, dass die Gesellschaft spätestens 3 Monate nach Verlautbarung des Gesetzes die Durchstich-arbeiten fortzusetzen hat und gewährt ihr 3 Jahre, vom 31. Dezember 1891 an gerechnet, zur Herstellung der Arbeiten und Uebergabe des Kanals, sowie das ausschliessliche Recht des Betriebs desselben.

Verbesserungen im Hafen von Piräus.

Der „Moniteur des Intérêts Matériels" berichtet über grossartige Verbesserungen, welche im Piräus vorgenommen werden sollen. Der Hafen soll bedeutend vergrössert, ein Reservoir errichtet und ein Verbindungskanal zwischen dem Piräus und Phalerium eröffnet werden. Mit Ausführung dieser Arbeiten wurde ein Komitee betraut, welches aus den Herren Quélenec, Chefingenieur, Carbonni, Hafenpräfekt, und den Ingenieuren Sauret und Gazi besteht.

Bücherschau.

M. Houba, Règlement d'Exploitation du Verein des chemins de fer Allemands exécutoire a partir du 1er Mars 1890. Bruxelles, Imprimerie Veuve Monnom, Rue de l'Industrie 26.

Je mehr sich der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu einem Mitteleuropäischen Eisenbahnvereine entwickelt, um so wünschenswerther erscheint es, dass die genaue Kenntniss seiner Einrichtungen auch denjenigen Eisenbahn - Beamtenkreisen ermöglicht werde, welche der Deutschen Sprache nicht mächtig sind.

Eine der wichtigsten Institutionen des Vereins ist bekanntlich das Vereins-Betriebsreglement, welches nicht nur die Urform aller Betriebsreglements der im Verein vertretenen Länder, sondern man kann wohl sagen für ganz Europa gegeben hat. Eine gute Uebersetzung dieses Reglements in die Französische Sprache, welche für den Europäischen Kontinent die allgemein gebräuchliche internationale Sprache bildet, erscheint uns daher sehr wünschenswerth, zumal wenn es von so sachverständiger Seite, wie in der vorstehend aufgeführten Broschüre geschieht, deren Verfasser in seiner Stellung als verpflichteter Uebersetzer und Büreauchef der Grand Central Belge Eisenbahn der Französischen Sprache ebenso sehr, wie der Deutschen vollständig mächtig ist. Wir können deshalb das Werk allen Betheiligten bestens empfehlen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Neuendorf bei Potsdam erhält am 1. Mai d. J. die Bezeichnung „Nowawes-Neuendorf".

Magdeburg, den 11. April 1890. (844)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Auf Seite 116 des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarifs vom 1. Dezember 1888 sind unter Mülhausen (Nord) nachstehende vom 1. Mai d. J. ab gültige Frachtsätze nachzutragen:

Eilgut a) . . 211,54 Frcs. pro Tonne
„ b) . . 163,78 „ „ „

München, den 11. April 1890. (845)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr. Die vom 1. März d. J. ab auf den Preussischen Staatseisenbahnen bis auf weiteres versuchsweise unter besonderen Bedingungen gestattete Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) und Kleie in Wagenladungen auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) wird von jetzt ab unter den gleichen Bedingungen auch im vorbezeichneten Verkehr zugelassen. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 12. April 1890. (846)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Gültig vom 15. April d. J. werden je ein Nachtrag zu den Heften 1 bis 6 des Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Kohlentarifs herausgegeben, welche eine Aenderung der Vorbemerkungen, die Aufhebung des Verzeichnisses der Zechen usw., Frachtsätze für die Stationen Oldenzaal der Niederländischen Staatsbahn, Lonneker und Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn und Berichtigungen enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungen käuflich zu beziehen.

Elberfeld. 8/4. 90. (847)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Cossen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den direkten Güterverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung zu erfahren.

Elberfeld. 8/4. 90. (848)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nikolajew-bahn über Romny Gomel-Luninetz-Brest-Grajewo und Woroschba-Bachmatsch-Gomel-Luninetz-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel tritt mit Gültigkeit vom 31. März/12. April 1890 ein direkter Spezialtarif in Kraft, welcher zum Stückpreise von 10 ₰ bei unserer Fahrkarten-Ausgabe, Südbahnhof, zu haben ist. Die in obigem Tarif angegebenen Gesammtfrachten für Pillau und Memel von den Stationen Bjelowod bis Rublewka, Charkow bis Kowiagi, Budy bis Bjelopolje gelten vom 24. Mai d. J. ab auch für Sendungen von den betreffenden Stationen, welche nach dem Tarif vom 22. September/4. Oktober 1889 über Kiew bezw. Fastow abgefertigt werden, wodurch bei diesen Stationen geringe Erhöhungen eintreten. (H&V849)
Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1890 kommen die Südwestdeutschen Gütertarifhefte 5 (Baden-Elsass), 6 (Baden-Main-Neckarbahn), 7 (Baden-Saarbrücken), 8 (Baden-Pfalz) und 9 (Baden-Hessische Ludwigsbahn) zur Neuausgabe, durch welche gegen die seitherigen Frachtsätze neben theilweise nicht unwesentlichen Ermässigungen in einigen Stationsverbindungen auch unbedeutende Erhöhungen eintreten. Bis zum Erscheinen dieser neuen Tarifhefte geben die Tarifbüreaus der einzelnen betheiligten Verwaltungen auf desfallsige Anfragen nähere Auskunft.
Karlsruhe, den 8. April 1890. (850)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Elbumschlagsverkehr in Riesa. Zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa ist ein vom 1. Mai d. J. ab gültiger Nachtrag III erschienen und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung zu beziehen.
Dresden, am 9. April 1890. (851)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn** wird die direkte Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais) in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) unter gewissen Bedingungen zugelassen, welche bei den Dienststellen in Erfahrung gebracht werden können.
München, den 10. April 1890. (852)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 15. April 1890 werden die Stationen Radevormwald des Direktionsbezirks Elberfeld und Neumühl des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) in die Klassen 1—7 a bezw. 9 des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen aufgenommen. An demselben Tage treten im Verkehr mit den bezeichneten Hafenstationen theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Beyenburg und Krebsöge des Direktionsbezirks Elberfeld in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft.
Elberfeld, 11/4. 90. (853)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die Station Zapfendorf der Bayerischen Staatsbahnen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.
Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 10. April 1890. (854)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Kies. Der am 1. April 1889 eingeführte Ausnahmetarif für „Kies" in Ladungen von 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge für jeden Wagen von den diesseitigen Stationen Flechtingen, Lautenthal, Magdeburg, Oker, Schönebeck, Stendal und Trotha nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie einigen vor Berlin gelegenen Stationen wird am 1. Juni d. J. aufgehoben. Ueber die hiermit verbundene Frachterhöhung ertheilt auf Wunsch das hiesige Verkehrsbüreau nähere Auskunft.
Magdeburg, den 11. April 1890. (855)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für Eisenerze aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 15 d. Mts. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der 6. Nachtrag, welcher Eisenerz-Frachtsätze nach Station Dahlbruch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, ferner Eisenerz- und Koksfrachtsätze nach Station Nassau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main und anderweite, theils ermässigte Koksfrachtsätze ab Zeche enthält.
Soweit durch den Wegfall der Koksfrachtsätze von einzelnen Zechen Frachterhöhungen eintreten, finden die seitherigen Tarifsätze noch bis Ende Mai d. J. Anwendung.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungen zu haben.
Köln, den 11. April 1890. (856)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die im Ausnahmetarif 9 (Eier etc.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs am Fuss der 4. Seite aufgeführte Ermässigung der Schnittfracht ab Wirballen westlich für Sendungen von Eiern, Eiweiss und Eigelb in Wagenladungen von 10 000 kg nach Hamburg B., Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, von 6,03 ℳ auf 4,98 ℳ für 100 kg wird vom 1. Mai 1890 neuen Stils ab nicht mehr wie bisher ausschliesslich im Rückvergütungs-, sondern schon im Kartirungswege gewährt, wenn der Frachtbrief den Vermerk „zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Häfen" enthält und die betreffenden Sendungen innerhalb 6 Monate vom Tage ihres Eintreffens in Hamburg nach einem ausserhalb des Deutschen Zollgebiets gelegenen Bestimmungsort seewärts wieder ausgeführt werden. Die Bedingungen, unter denen der Ausfuhrnachweis für erbracht gilt, sind bei der Güterabfertigung Hamburg B. zu erfahren.
Bromberg, den 31. März 1890. (857)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. September 1887 erscheint mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab ein Nachtrag XII. Durch denselben gelangt ein Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Kartoffeln, sowie Pressrückstände von Kartoffeln zur Einführung. Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güter-Abfertigungsstellen.
Glückstadt, den 11. April 1890. (858)
Die Direktion.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Vom 15. d. Mts. ab beträgt der Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Petroleum und Naphta im Verkehre zwischen Zeitz (Sächs. Stsb.) einerseits und den Stationen Bremerhafen und Geestemünde des Direktionsbezirks Hannover, sowie den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahn andererseits, nicht mehr 2.73 ℳ, sondern nur noch 2,69 ℳ für 100 kg.
Dresden, den 10. April 1890. (859)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Zapfendorf. Am 15. April d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Zapfendorf der Bayerischen Staatseisenbahnen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.
Magdeburg, den 11. April 1890. (860)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Die durch Nachtrag XVI zum Tarifheft Nr. 7 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Schiefertafeln, Griffel und Märbel von Werrabahn-Stationen nach den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen werden vom 15. d. Mts. auf die Sätze des Spezialtarifs II herabgesetzt.
Erfurt, den 12. April 1890. (861)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Benrad-St. Tönis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) in den allgemeinen Güterverkehr der Verbandsabtheilungen A und C bis H einbezogen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren.
Köln, den 12. April 1890. (862)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 18. August 1888 nebst Nachtrag tritt mit dem 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben treten zumeist Ermässigungen ein, in einzelnen Fällen jedoch auch geringe Erhöhungen von 10—20 ₰ in den Fahrgeldsätzen und von 1—2 ₰ in den Gepäcktaxen. Die direkte Abfertigung von Tübingen nach Leipzig über Hof und Probstzella wird wegen zu geringer Benutzung aufgehoben.
Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das Tarifbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion.
Erfurt, den 15. April 1890. (863)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für sämmtliche betheiligten Verwaltungen.

Einführung eines neuen Tarifes für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz einerseits und Stationen der

Königl. Sächs. Staatsbahnen bezw. der Königl. Eisenbahndirektion Berlin andererseits. Am 1. Mai l. J. tritt ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen und der Königl. Eisenbahndirektion Berlin andererseits in Wirksamkeit. Derselbe enthält Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für einfache und Rückfahrkarten von den Stationen Maffersdorf r/N. und Gablonz a/N. nach Grottau, Kratzau, Zittau, Warnsdorf, Ebersbach, Bautzen, Löbau, Dresden, Chemnitz, Leipzig, Görlitz und Berlin.

Wien, den 13. April 1890. (864)

Die Direktion der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Mittwoch, den 30. April 1890 um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXXII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1889 und über die staatliche Betriebsübernahme der Oesterreichischen Linien.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen Linien im Jahre 1889.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1889.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 23. April 1890 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque d'Escompte de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1890. (865)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Uniformen" bis zum 25. April 1890, Vormittags 10 Uhr, bei dem Haupt-Magazinsverwalter hier einzureichen. Die Eröffnung der Angebote, welcher die Anbieter beiwohnen können, findet zur vorgenannten Zeit statt.

Die Bedingungen, aus welchen auch die pro 1890 zu liefernden Stücke zu ersehen sind, können durch den Haupt-Magazinsverwalter hier gegen frankirte Zusendung von 40 ₰ bezogen werden und liegen auch bei dem Materialverwalter in Heidelberg zur Einsicht offen.

Darmstadt, den 11. April 1890. (866)

Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 31. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 19. April 1890.

Inhalt:

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis-Ausschreiben.

Nach einem Beschlusse des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sollen alle 4 Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 ℳ für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ausgeschrieben werden und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen
ein erster Preis von 7 500 ℳ, ein zweiter Preis von 3 000 ℳ, ein dritter Preis von 1 500 ℳ

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben
ein erster Preis von 7 500 ℳ, ein zweiter Preis von 3 000 ℳ, ein dritter Preis von 1 500 ℳ

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen
ein erster Preis von 3 000 ℳ und zwei Preise von je 1 500 ℳ

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Entwurf und Ausführung eines Lokomotivkessels, welcher ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichts sichere Gewähr gegen Explosionsgefahr bei gleichzeitiger Verminderung der Unterhaltungskosten bietet.
b) Verbesserung in der Bauart der Lokomotiven, namentlich der Steuerung, durch welche eine günstigere Ausnutzung der Dampfarbeit erzielt wird.
c) Vorschlag und Begründung einer Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung.
d) Herstellung eines dauerhaften und zweckmässigen Kuppelungsschlauches für Dampfheizungen oder durchgehende Bremsen an Fahrbetriebsmitteln, ohne Anwendung von Kautschuk.
e) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Prüfungsausschusse überlassen, den Betrag des ersten bezw. zweiten Preises *innerhalb derselben Gruppe* derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass *mehrere* zweite oder dritte Preise gewährt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit fallen, welche den Wettbewerb umfasst, werden bei letzterem zugelassen.
2. Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht, und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.

3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereins-Verwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindesten 3 Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss.

Ausgeschrieben werden hierdurch Preise für den achtjährigen Zeitabschnitt

vom 16. Juli 1883 bis 15. Juli 1891.

Die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke, welche Preise erhalten sollen, müssen also ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach in diesen Zeitabschnitt fallen.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1891

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im April 1890.
S.W. Bahnhofstr. 3.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Wex.

Eisen und Stahl in ihrer Anwendung für bauliche Zwecke.

Von Ledebur, Professor zu Freiberg i. S.*)

Der Herr Verfasser hat ein Lehr- und Handbüchlein für alle, die sich des Eisens bedienen, herausgeben wollen. In übersichtlicher Zusammenstellung und erwünschter Kürze werden im ersten Abschnitt die verschiedenen Arten des Eisens und Stahls, im zweiten das Roheisen und die Eisengusswaaren, im dritten das schmiedbare Eisen besprochen. Das Büchlein wird für viele Kreise ein willkommener Rathgeber sein.

Will man ein Material mit Nutzen und ohne die Gefahr, Missgriffe zu begehen, verwenden, so muss man seine Eigenschaften, sein Verhalten gegenüber den in Betracht kommenden Beanspruchungen genau kennen. Das ist besonders wichtig bei baulichen Anlagen, namentlich bei Eisenbahnen, wo dieses Material die wichtigste Rolle spielt.

Nicht jeder, der sich des Eisens als Material für seine Zwecke bedient, besitzt diese Kenntnisse in hinreichendem Maasse. Sowohl im praktischen Leben als in der Litteratur begegnet man nicht selten unklaren oder irrigen Anschauungen über die Arten und die Eigenschaften des Eisens. Das sieht man schon bei den Begriffen Eisen und Stahl selbst, die im gewöhnlichen Leben ziemlich willkürliche sind. Was der eine Stahl nennt, bezeichnet der andere als Eisen. Die Schienen unserer heutigen Eisenbahngeleise bestehen aus Gussstahl oder Flussstahl oder Flusseisen, je nachdem die eine oder andere Bezeichnung beliebt wird oder im Gebrauch ist; denn das Material ist für alle drei Bezeichnungen dasselbe.

Die Mehrzahl unserer Leser wird die Unterscheidung zwischen Gusseisen, Schmiedeeisen und Stahl in dem grösseren oder geringeren Gehalt von Kohlenstoff suchen. Das ist die Grundlage für die Klassifizirung des Materials. Sie reicht aber heutzutage nicht mehr aus.

In Bezug auf äussere Erscheinung und Verhalten ist ja Gusseisen ohne weiteres von Stahl und Schmiedeeisen zu unterscheiden, dagegen ist es ausserordentlich schwierig, eine scharfe Trennung zwischen den letztgenannten beiden Materialsorten auszudrücken. Die Härtbarkeit des Stahls soll ja sein Haupt-Unterscheidungsmerkmal vom Schmiedeeisen bilden. Schweissstahl und Flussstahl sind härtbar, Schweiss-Schmiedeeisen und Fluss-Schmiedeeisen sind nicht härtbar. Die Uebergänge zwischen Stahl und Schmiedeeisen dieser beiden Materialgruppen sind aber ganz allmähliche und darin liegt gegebenen Falles die Schwierigkeit für die Wahl der richtigen Bezeichnung.

Mit Rücksicht darauf wird von den Königlich Preussischen Eisenbahnbehörden der Begriff Stahl nicht ausschliesslich von der Härtbarkeit sondern auch von der Festigkeit abhängig gemacht. Eisensorten mit einer Zerreissungsfestigkeit von 50 kg und darüber für 1 qmm sollen als Stahl, mit geringerer Festigkeit als Eisen (Schmiedeeisen) bezeichnet werden. Da aber die Festigkeit ein und desselben Eisens je nach der voraufgegangenen Bearbeitung grosse Abweichungen zeigt und sich bei abermaliger Bearbeitung wiederum ändert, so ist auch dieses Unterscheidungsmerkmal nicht durchaus zuverlässig. Es gibt eben keine scharfe Grenze zwischen Eisen und Stahl, sondern nur eine solche zwischen Schweisseisen und Flusseisen und hierbei kann jede Materialsorte aus Stahl oder schmiedbarem Eisen bestehen.

Es ist in manchen Kreisen Gebrauch geworden, die nach den neueren Verfahren hergestellten Eisensorten, d. h. die, welche in einer Temperatur durchgeführt werden, in welcher das Enderzeugniss durchaus flüssig und deshalb frei von eingegossener Schlacke ist, welches also Flusseisen ist, Stahl zu nennen. Das kommt namentlich bei Eisenbahn-Fachleuten vor, welche nicht selten von Stahl sprechen, selbst wenn ein ganz weiches, durchaus nicht härtbares Flusseisen gemeint ist. Flusseisenwerke nennen sich Stahlwerke und machen damit die Begriffsverwirrung vollständig.

Wir Eisenbahntechniker dürfen uns nicht verhehlen, dass in den letzten Jahrzehnten die Hüttentechnik Fortschritte gemacht hat, die in unseren Kreisen nicht überall richtig verstanden sind. Darauf ist die Begriffsverwirrung bei Bezeichnung der Materialarten zum nicht geringen Theil zurückzuführen. Es muss zunächst jeder technisch Gebildete es sich angelegen sein lassen, seine Ausdrucksweise der amtlich eingeführten Eintheilung und Benennung der Eisengattungen anzupassen. Erst damit kann die Unbestimmtheit verschwinden. Der Eisenbahntechniker kann nicht auch gleichzeitig Hüttenmann sein. Er soll aber mehr wie jeder andere, ausserhalb der Hüttenindustrie stehende Techniker metallurgische Kenntnisse besitzen und wir müssen es daher mit Freuden begrüssen, dass in dem Ledebur'schen Büchlein eine kurze, aber möglichst vollständige Besprechung aller derjenigen das Verhalten des Eisens

*) Berlin, Fischer's Verlag.

betreffenden Dinge geliefert wird, deren Kenntnisse für den Ingenieur erforderlich sind. Der Herr Verfasser hat ein Werkchen geliefert, welches mit bestem Nutzen von den Anfängern zum Selbstunterricht, den Erfahreneren zum Nachschlagen wird benutzt werden können.

Nur über einen Punkt haben wir vergeblich in dem Ledebur'schen Büchlein Belehrung gesucht, nämlich über die Legirungen des Aluminiums mit Eisen und Stahl. Ledebur weist zwar auf den seit einigen Jahren in die Praxis eingeführten sogen. Mitisguss hin, d. h. Gusswaaren, welche aus ganz weichem kohlenstoffarmen Eisen gegossen werden. Er weist darauf hin, dass das Eisen bei Petroleumfeuerung im Tiegel geschmolzen und nach dem Schmelzen mit einer kleinen Menge einer Aluminiumeisenlegirung versetzt wird. Dadurch wird die dem geschmolzenen, kohlenstoffarmen Eisen eigenthümliche starke Gasentwickelung abgemindert. Ledebur misst diesem Verfahren keine hervorragende Wichtigkeit bei und es dürfte dem nur beizupflichten sein, wenn der Aluminiumzusatz sonst keine anderen Vortheile gewähren würde. Die Sache dürfte aber doch etwas anders liegen.

Bald nach der Entdeckung des Aluminiums wies schon Faraday auf den Zusatz einer Aluminiumlegirung zu Stahl hin, weil dieser die Beschaffenheit des Stahls zu verbessern geeignet sei. Aber erst in den letzten Jahren ist die volle Bedeutung des Ferroaluminiums erkannt worden und zwar für die Erzeugung eines blasenfreien Gussstahls sowohl, als für die Verwendung des Schmiedeeisens an Stelle des Gusseisens. Schmiedeeisen schmilzt bei einer Temperatur von 1600° C. und müsste, um für die Giessarbeit leichtflüssig genug zu sein, weit über diese Temperatur hinaus erhitzt werden, während gerade in der Ueberhitzung eine Gefahr für die Gasaufnahme durch das Metall liegt, die dann einen blasenfreien Guss unmöglich macht. Es war der Schwede Ostberg, welcher zuerst von der bekannten Thatsache Gebrauch machte, dass gewisse Legirungen einen bedeutend niederen Schmelzpunkt haben, als die legirten Metalle. Unter diesen Legirungen ist aber die des Aluminiums besonders beachtenswerth. Setzt man dem Flusseisen soviel Ferroaluminium zu, dass die gesammte Masse etwa 0,1% an Aluminium enthält, so erniedrigt sich die Temperatur sofort um 4—500° C. Die Masse wird leichtflüssig, geeignet, die schwächsten Kanäle der Form vollkommen auszufüllen und einen tadellosen, völlig blasenfreien Guss zu liefern, da die Gase und die Luft infolge der Leichtflüssigkeit des Metalls rasch entweichen.

Dieselbe Einwirkung hat Ferroaluminium auf Gussstahl und es genügt hierzu bereits ein Zusatz von 0,001% Aluminium, d. h. 1 kg einer 10% Ferroaluminiumlegirung für 100 kg. Man bringt zu diesem Zwecke haselnussartige, rothglühend gemachte Stücke von Ferroaluminium in den Ausfluss des geschmolzenen Stahls, der die Stücke mit sich in die Giesspfanne führt und sich dort mit ihnen legirt. Auch hier zeigt der Guss eine wesentlich höhere Bruch- und Zugfestigkeit als vorher, weil die Gleichartigkeit der Masse vollkommener geworden ist.

Es hat fast den Anschein, als wenn die Verwendung des Ferroaluminiums in den Kreisen der Hüttenleute noch als ein Geschäftsgeheimniss behandelt wird. Das hat ja seine Berechtigung; denn die Werke haben immer in erster Linie ihre geschäftlichen Interessen zu wahren. Was aber von dem Verfahren zu den Ohren des Publikums gelangt ist, gibt der Annahme Raum, dass eine Umgestaltung der metallurgischen Prozesse bevorsteht, zumal ja der Preis der Aluminiumlegirungen gegen früher ausserordentlich herabgegangen ist, dafür aber die Masse des jährlich hergestellten Aluminiums wesentlich zugenommen hat.

K.

Bedingungen für den Bau und für den nützlichen Betrieb einer Dampfstrassenbahn.

Im Anschlusse an die in Nr. 4 und 5 d. Ztg. mitgetheilten Einzelheiten aus den Verhandlungen der IV. Generalversammlung des internationalen permanenten Strassenbahnvereins gestatten wir uns, einen Gegenstand der Tagesordnung derselben noch besonders zur Sprache zu bringen, welcher ebensowohl durch die Gründlichkeit der demselben gewidmeten Vorarbeiten, wie durch die Vielseitigkeit und die Bedeutung der in Frage kommenden Gesichtspunkte auf das Interesse der an der Entwickelung des Verkehrswesens betheiligten Kreise Anspruch erheben darf. Wie in den früheren Mittheilungen bereits bemerkt war, hat nämlich Herr Guiseppe Bianchi, Mitglied des Verwaltungsrathes der „Società dei Tramways Interprovinciali Milano - Bergamo-Cremona" und Präsident der Italienischen Strassenbahn-Vereinigung, der Generalversammlung eine Denkschrift vorgelegt, in welcher die verschiedenartigen Einzelheiten, welche es ermöglichen, die zur zweckmässigen Einrichtung einer Dampfstrassenbahn erforderlichen Bedingungen richtig schätzen zu lernen, von einem allgemeinen, höheren Standpunkte aus und unter Berücksichtigung ihrer sachlichen Zusammengehörigkeit gruppirt sind. Der Inhalt dieser Denkschrift stützt sich zwar im wesentlichen auf die Wahrnehmungen, welche bei den Italienischen Strassenbahnen und insbesondere bei den Strassenbahnen der Provinz Mailand gemacht sind; die Ergebnisse der Untersuchungen bezw. die auf Grund derselben aufgestellten Grundsätze dürften jedoch überhaupt allgemein mit Vortheil zu verwerthen sein, wenn es sich um die Herstellung einer Strassenbahn handelt.

Herr Bianchi unterscheidet in seiner Denkschrift topographische, statistische, technische und finanzielle Gesichtspunkte, welchen wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

I. Topographisches. — Strassenbahnen werden gebaut, entweder um zwischen zwei volkreichen, durch Eisenbahnen nicht oder nur auf Umwegen verbundenen Ortschaften einen leichten und unmittelbaren Verkehr herzustellen; oder, um einer bestehenden Eisenbahn den Verkehr einer Zweiglinie, welche für eine Vollbahn unzureichend wäre, zuzuführen; oder, um in sehr bevölkerten und gewerbreichen Gegenden zwischen zwei wichtigen, schon von der Eisenbahn berührten Mittelpunkten und den dazwischen liegenden Ortschaften einen besonderen Verkehr zu vermitteln, welchem durch die Eisenbahn in ausreichender Weise nicht entsprochen werden kann. Bei den auf Grund dieser Gesichtspunkte nachgesuchten Strassenbahnkonzessionen hat es sich demgemäss weniger um die unmittelbare Verbindung zwischen den Endpunkten, als um die Berührung einer thunlichst grossen Zahl von Ortschaften gehandelt. Aus denselben Gründen, und auch mit Rücksicht auf die Ersparniss an Baukosten, empfiehlt es sich, die Strassenbahngeleise auf schon vorhandenen Strassen zu verlegen, insbesondere auf solche, welche mit anderen aus bedeutenden Ortschaften kommenden Strassen zusammenstossen.

Bei der Ermittelung des muthmaasslichen Verkehrsbezirks einer Strassenbahn ist die Entfernung anderer Verkehrswege, wie Eisenbahnen, schiffbare Flüsse und Kanäle, sowie die topographische Beschaffenheit der die Strassenbahn schneidenden Strassen zu berücksichtigen. Strassenkreuzungen können unter Umständen nicht nur besondere Aufsichtskosten erfordern, sondern auch die Sicherheit des Betriebes gefährden und infolge dessen das Unternehmen schädigen.

Nach den bisherigen Erfahrungen erscheint der Betrieb von Strassenbahnen im allgemeinen nur auf solchen Strassen vortheilhaft, deren Steigungen — abgesehen von sehr kurzen Strecken — nicht grösser als 2% sind. Bei stärkeren Steigungen wird ein Umbau der Strassen oder die Herstellung eines besonderen Unterbaues für die Strassenbahn zu erwägen sein. — Der Krümmungshalbmesser derselben sollte im allgemeinen nicht kleiner als 60 m sein; nur ausnahmsweise erscheinen 40 m noch statthaft.

Mit besonderer Sorgfalt ist die Frage zu prüfen, inwieweit die Strassenbahn durch den Wettbewerb anderer Verkehrsmittel beeinträchtigt werden kann. In dieser Hinsicht ist namentlich eine zu grosse Nachbarschaft der Eisenbahnen bei etwa gleicher Richtung beider Verkehrslinien zu vermeiden. Eine Entfernung von 5 bis 6 km zwischen denselben wird meist sehr erwünscht sein; unter gewissen Umständen werden jedoch Eisenbahn und Strassenbahn in unmittelbarer Nachbarschaft neben einander bestehen können, ohne sich gegenseitig wesentlich zu schädigen. Wasserstrassen, welche sich in grosser Nähe der Strassenbahnen befinden, können den letzteren sehr gefährlich werden, weil gewisse Gegenstände (Baumaterialien u. dergl.) auf ihnen so billig befördert werden können, dass ein Wettbewerb der Strassenbahnen ausgeschlossen ist.

II. Statistisches. — Nach Ermittelung des voraussichtlichen Verkehrsbezirks der Strassenbahnen sind genaue

Erhebungen über die wirthschaftlichen, geschäftlichen, industriellen und allgemeinen Verhältnisse desselben, über die Einwohnerzahl, über den Charakter und über die Gewohnheiten der Bevölkerung, über den bisherigen Güter- und Personenverkehr, über die Bedeutung und Lage der Ortschaften und über alle sonstigen bezüglichen Umstände, welche auf die Entwickelung des Strassenbahnunternehmens einen Einfluss ausüben können, in geeigneter Weise zusammenzustellen. Zu beachten ist hierbei u. a., dass die Gesammtzahl der Einwohner zur Beurtheilung der Sachlage im allgemeinen nicht genügen wird, sondern dass dieselben in gewisse Gruppen (Gutsbesitzer, Bauern, Industrielle, Kaufleute, Arbeiter usw.) einzutheilen sein werden, wodurch manche Schlussfolgerungen über den zu erwartenden Verkehr überhaupt erst ermöglicht werden. Wichtig ist auch die Ermittelung einer ungefähren Durchschnittszahl der Personen und Fuhrwerke, welche auf der, für die Strassenbahn in Aussicht genommenen Strasse bereits verkehren, wobei jedoch — wie überhaupt bei allen, den augenblicklichen Verkehrszustand betreffenden statistischen Angaben — auf eine erfahrungsmässig zu erwartende, angemessene Steigerung des Verkehrs durch die Strassenbahn Bedacht zu nehmen ist.

III. Technisches. — In technischer Beziehung ist der zu wählende Oberbau, welcher je nach dem Verkehr und dem — zum Theil von den Streckenverhältnissen abhängenden — Gewicht der Wagen und Lokomotiven verschieden sein wird, von wesentlichster Bedeutung. Im allgemeinen sind solche Strassenbahnen in bevölkerten und wohlhabenden Gegenden bei günstigen Bodenverhältnissen, insbesondere auch, wenn ein Gemeinschaftsbetrieb mit anderen Linien oder sogar mit Eisenbahnen zu erwarten war, wie beispielsweise in grossem Umfange in den Italienischen Provinzen Mailand, Novara, Mortare, Bergamo, Vicenza und Padua, normalspurig hergestellt. Wo derartige Umstände fehlen, wird meist die Schmalspur vorgezogen, bei welcher die Krümmungen der Linie geringere Schwierigkeiten verursachen und die Kosten für Strassenveränderungen und etwaigen eigenen Unterbau herabgemindert oder auch vermieden werden können. Empfehlenswerth ist es, einige einheitliche Spurweiten festzusetzen.

Die Betriebssicherheit auf Strassenbahnen wird häufig dadurch beeinträchtigt, dass der Bahnkörper nicht abgeschlossen ist, dass die Fahrgäste während der Fahrt ein- und aussteigen können, dass, insbesondere in den Krümmungen, bei Dunkelheit und bei Nebel, Zusammenstösse zwischen den Zügen und den auf der Strasse verkehrenden Personen, Fuhrwerken und Thieren möglich sind. Dieselbe kann unter Umständen dadurch erhöht werden, dass die Geleise von dem übrigen Strassentheile durch Prellsteine getrennt werden. Zur Verminderung der anfänglich vielleicht häufigeren Unfälle tragen auch strenge Polizeiverordnungen, sowie die Gewöhnung der Bevölkerung an diese neuen Verkehrsmittel bei. Eine allzu nahe Lage der Geleise neben Gebäuden ist zu vermeiden, weil anderenfalls die Bewohner derselben leicht Gefahren ausgesetzt sind und die Gebäude durch die Erschütterungen beim Vorbeifahren der Züge beschädigt werden können.

Ein wesentlicher Uebelstand ist die erschwerte Unterhaltung der Strasse nicht nur während der Bauzeit für die Strassenbahn, sondern auch auf weitere Jahre hinaus, zumal der Fahrweg bei der Einschränkung der dem gewöhnlichen Verkehr verbleibenden Breite häufigere Reparaturen erfordert. Dieser Uebelstand kann für die Strassenbahn-Unternehmungen vermieden oder verringert werden, wenn die Provinzialverwaltung die Unterhaltung der Strasse einschl. des von der Strassenbahn eingenommenen Theiles, insoweit derselbe nicht durch Prellsteine abgegrenzt ist, übernehmen und den bezüglichen Kostenantheil sich von den Strassenbahn-Unternehmungen erstatten lassen würde, oder wenn letztere die Unterhaltung der abgegrenzten Bahn und an den Haltestellen und Ausweichungen, wo die Prellsteine wegfallen müssen und die ganse Strassenbreite dem allgemeinen Verkehr zugänglich ist, die gesammte Unterhaltung der betreffenden Theile besorgen würde.

Besondere Sorgfalt ist bei dem Bau der Strassenbahnen dem leichten Wasserabfluss zuzuwenden. Infolge der durch letztere bedingten Veränderung des Querprofils der Strasse wird entweder alles Wasser auf die eine (dem Geleise entgegengesetzte) Seite geleitet, oder ein Theil läuft auf das Geleis, bleibt dort stehen und wirkt zerstörend auf die Strasse, den Unterbau usw. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes sind entweder in der Längsrichtung des Geleises an den Prellsteinen entlang Entwässerungsrinnen anzulegen, welche durch unter dem Geleise liegende Röhren mit dem Strassengraben verbunden werden, oder quer durch das Geleis zahlreiche Wasserrinnen bis in den Graben zu führen.

Die technischen Schwierigkeiten einer Strassenbahn vermehren sich, wenn dieselbe über ein unebenes Gebiet und durch grössere Ortschaften zu führen ist. Vielfach wird es auch erforderlich, Brücken und Uebergänge zu verlängern oder zu verstärken und die Böschungen der Strassengräben auszumauern, wodurch Kosten verursacht werden, welche bei der Festsetzung des Anlagekapitals zu berücksichtigen sind.

Letzteres ist von den für die Anlage maassgebenden Grundsätzen abhängig. Für Italien, insbesondere die Provinz Mailand gelten etwa folgende Gesichtspunkte:

1. Die erforderliche Strassenbreite für eine Strassenbahn beträgt 2,70 m.

2. Der Oberbau besteht aus normalspurig (1,445 m) verlegten Vignolesschienen, von welchen das Meter 18 kg wiegt.

3. Stationsgebäude nebst zugehörigen Baulichkeiten und Nebengeleise werden in der Regel nur an den Endpunkten der Linie, ausnahmsweise auch in bedeutenden anderen Ortschaften angelegt.

4. Ausweichungen sind in thunlichst grosser Zahl und in der Regel bei allen Haltestellen anzuordnen.

5. Für jedes Strassenbahnnetz ist eine Reparaturwerkstatt vorzusehen.

6. Das Betriebsmaterial muss im Verhältniss zu der Ausdehnung der Bahn und zu der Bedeutung des Verkehrs stehen. Bei bedeutendem Verkehr werden durchschnittlich 30 Lokomotiven, 85 Personenwagen und 135 Güterwagen für je 100 km Betriebslänge genügen.

Aus den vorstehend angedeuteten und den sonstigen, nach Maassgabe der örtlichen Verhältnisse in Frage kommenden Einzelheiten ist das Baukapital für die Strassenbahn zu ermitteln, welchem noch die zu der Bildung der Gesellschaft, zur Erlangung der Konzession, für Vorarbeiten, Bauleitung und Zinsverluste während der Bauzeit erforderlichen Beträge hinzuzufügen sind.

IV. Finanzielles. — Die finanziellen Bedingungen eines Strassenbahn-Unternehmens ergeben sich im wesentlichen aus den statistischen und technischen Vorarbeiten für dasselbe. Bei den Italienischen Strassenbahnen haben die schweren Lasten, welche den Konzessionären durch die Provinzen und Gemeinden, sowie durch die Regierung und die Polizei auferlegt sind, die jährlichen Ausgaben so sehr vermehrt, dass der aus dem Betriebe zu erhoffende Gewinn für einzelne Unternehmungen sehr eingeschränkt ist. Nachtheilig ist für manche Gesellschaft auch der Wettbewerb der Eisenbahnen, welcher häufig finanzielle Opfer fordert, und die verschiedenartige Behandlung seitens der Beamten, welche sich nicht auf ein besonderes Gesetz für die Konzessionirung und für den Betrieb der Strassenbahnen stützen können. Die hieraus erwachsenden Schwierigkeiten müssen durch eine thunlichste Verringerung der Betriebskosten ausgeglichen werden, was bei Strassenbahnen im allgemeinen leichter möglich ist als bei Eisenbahnen. Beispielsweise werden erstere unter Umständen noch einen Güterverkehr übernehmen können, welcher letzteren nur Verluste bringen würde. In der That besteht auch das jetzige Streben gut organisirter Strassenbahnen und besonders derjenigen in den bevölkertsten und industriereichsten Gegenden Italiens darin, die Entwickelung des Güterverkehrs thunlichst zu fördern, weil derselbe bessere Ergebnisse erwarten lässt als der Personenverkehr allein. Erfahrungsmässig ist letzterer erheblichen Schwankungen ausgesetzt, welche häufig durch besondere, unvorhergesehene Umstände verursacht werden, während der Güterverkehr mit der Verbesserung der Verbindungen zwischen den Ortschaften zuzunehmen pflegt.

Auf Grund der — vorstehend theilweise angedeuteten — Einzelheiten, welche in der Denkschrift erörtert sind, hat Herr Bianchi folgende Grundsätze für die Herstellung von Strassenbahnen (insbesondere für Italien) empfohlen:

1. Von der Ausführung einer Strassenbahn ist Abstand zu nehmen, wenn innerhalb des, auf etwa 4—5 km, zu beiden Seiten der Bahn anzunehmenden Verkehrsbezirks derselben auf 1 qkm durchschnittlich weniger als 100 Bewohner entfallen.

2. Bei der Festsetzung der Linie ist thunlichst auf die Benutzung vorhandener Strassen, welche nur geringe Veränderungen erfordern, Bedacht zu nehmen.

3. Die Strassenbahn ist, mindestens zum grössten Theile, von Eisenbahnen oder Wasserstrassen 4—5 km entfernt anzulegen.

4. Krümmungen von geringerem Halbmesser als 50 m sind nur ausnahmsweise, beim Durchfahren von Ortschaften oder in sonstigen besonderen Fällen, statthaft. Die Steigungen sollen höchstens 2% betragen.

5. Der von der Bahn eingenommene Strassentheil soll durch eine Ueberhöhung oder durch Prellsteine von der übrigen Strasse getrennt sein.

6. In den Ortschaften sollen die Geleise mindestens 1 m von den Häusern entfernt bleiben.

7. Der Oberbau ist im allgemeinen aus Vignolesschienen herzustellen, von welchen 1 m 18 kg wiegt.

8. Stationsgebäude sind nur an den Endpunkten der Linie in einem, der Länge der Bahn und dem zu erwartenden Verkehre entsprechenden Umfange anzulegen.

9. Das Gewicht der Lokomotiven soll mindestens 10 t betragen. Die Zahl der Lokomotiven muss in angemessenem Verhältniss zu der Länge der Bahn stehen.

10. Personen- und Güterwagen sollen nach einheitlichen Grundsätzen gebaut und in angemessener Zahl vorhanden sein.

11. Ausweichungen sind in thunlichst grosser Zahl, den Betriebsbedürfnissen entsprechend und namentlich bei den Haltestellen, anzuordnen. Dieselben sollen lang genug sein, um 2 Züge aufnehmen zu können.

12. Auf einer der Stationen ist eine Reparaturwerkstatt vorzusehen.

13. Das Verwaltungs- und Betriebspersonal ist so sparsam zu bemessen, dass die Kosten für dasselbe höchstens 25% der muthmaasslichen Einnahmen betragen.

14. Zur Unterhaltung der Strassenbahn ist eine besondere Arbeiterabtheilung erforderlich. Die Zahl der Arbeiter zur Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn soll in angemessenem Verhältnisse zu der Länge derselben stehen.

15. Die Tarife für den Güterverkehr sind derartig zu bemessen, dass derselbe dem gewöhnlichen Fuhrwesen entzogen werden kann.

16. Die Personentarife sollen für 1 km mindestens 0,06 Frcs. (0,048 ℳ) für die I. Klasse und 0,03 Frcs. (0,024 ℳ) für die II. Klasse betragen.

Die lebhaften Erörterungen, zu welchen die Denkschrift in der Generalversammlung des Strassenbahnvereins Veranlassung gegeben hat, liefern den Beweis, dass die Wichtigkeit der von Herrn Bianchi gegebenen Anregungen in vollem Maasse gewürdigt ist. Allgemein wurde anerkannt, dass die Denkschrift als eine wünschenswerthe Unterlage bei der Prüfung der Bedingungen für die Ausführung einer Strassenbahn zu benutzen sei; es wurde jedoch zunächst nur für angängig erachtet, Einzelheiten der Vorschläge zu besprechen, während eine weitere Berathung behufs besserer Vorbereitung auf dieselben vorbehalten blieb.

Herr Brioschi, Mitglied des Italienischen Senats, machte u. a. darauf aufmerksam, dass beinahe alle Strassenbahnen in Italien nach den von Bianchi empfohlenen Grundsätzen fast ausschliesslich auf vorhandenen Strassen angelegt seien. Dieser Zustand habe sich aus den natürlichen Verhältnissen heraus entwickelt; vor dem Bestehen der Eisenbahnen seien nämlich die bedeutenden Verkehrsmittelpunkte durch Strassen verbunden gewesen, die Eisenbahnen hätten demnächst ungefähr dieselbe Richtung einschlagen müssen und schliesslich seien die Geleise der Strassenbahnen auf die alten Strassen verlegt. Hieraus ergebe sich allerdings, dass die Strassenbahnen, welche eigentlich den Eisenbahnen neuen Verkehr zuführen sollten, mit den letzteren in einem nicht unwesentlichen Wettbewerbe ständen. Derselbe werde den ersteren überdies vielleicht dadurch erleichtert, dass die Eisenbahnen sich nicht von vornherein die Pflege des Lokalverkehrs in ähnlicher Weise, wie es in anderen Ländern geschehen sei, hätten angelegen sein lassen. Anderenfalls würden manche Strassenbahnen überhaupt nicht gebaut sein.

In Bezug auf Betriebs- und Tariffragen sei es wünschenswerth, die „Strassenbahnen oder Tramways“ von den sogenannten „Sekundärbahnen“, welche auch „Lokalbahnen, Vizinalbahnen usw.“ genannt würden, zu unterscheiden. Der von der Italienischen Regierung zur Aufstellung eines Gesetzentwurfes für Strassenbahnen berufene Ausschuss (derselbe ist bereits wiederholt in unserem Berichte in Nr. 4 und 5 d. Ztg. erwähnt) habe dieser Frage eine besondere Bedeutung beigemessen und dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezügliche bestimmte Vorschläge unterbreitet.

In Ergänzung hierzu wurde von dem Mitgliede des Italienischen Parlaments, Vigoni, bemerkt, dass eine wesentliche Schwierigkeit für die genaue Erklärung des Begriffes „Tram- oder Strassenbahn“ durch die Verwirrung der in den verschiedenen Ländern üblichen Bezeichnungen veranlasst werde. Bahnen, welche man in Italien gewöhnlich „Tramways à vapeur“ nenne, würden in Frankreich bald „Tramways“, bald „Chemins de fer économiques“ und in Belgien „Vizinalbahnen (Chemins de fer Vicinals)“ bezeichnet. Ueberdies hätten auch die Eisenbahnen auf manchen Strecken sogenannte Tramwayzüge (Trains Tramways) für den Lokalverkehr eingerichtet. Der von der Italienischen Regierung eingesetzte Ausschuss betrachte als „Trambahnen“ alle mit Pferden oder Lokomotiven betriebenen Bahnen, deren Geleise ohne Abgrenzung von der eigentlichen Strasse derartig angeordnet würden, dass dieselben dem gewöhnlichen Fuhrverkehr stets zugänglich bleiben, dagegen als „Chemins de fer économiques (Sekundärbahnen)“ diejenigen Bahnen, deren Geleise zwar auf der Strasse liegen, jedoch von dem für den gewöhnlichen Verkehr bestimmten Strassentheile durch Prellsteine, Steinschwellen oder sonstige Einrichtungen getrennt seien. Diese Unterscheidung sei folgendermaassen begründet: Die Betriebsbedingungen beider Bahngattungen seien durchaus verschieden. Bei der ersteren seien besondere Sicherheitsmaassregeln erforderlich und müsse namentlich die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit erheblich geringer sein als bei der zweiten Gattung. Ferner könne die ausschliessliche Benutzung eines dem allgemeinen Verkehr entzogenen Strassentheils der Besitzergreifung irgend eines anderen Grundstückes zur Herstellung des Bahnunterbaues gleichgestellt werden.

Von anderer Seite wurde noch zur Beleuchtung der Schwierigkeit, eine „Trambahn“ von einer „Sekundärbahn“ zu unterscheiden, darauf hingewiesen, dass ursprünglich die Trambahnen nur dazu bestimmt gewesen seien, den inneren Stadtverkehr und die Verbindung der Städte mit nahe gelegenen Vororten zu vermitteln. Später habe ihre Aufgabe sich erweitert, und die Trambahnen seien auf den Landstrassen vorgedrungen, um auch entfernte Ortschaften zu verbinden. Die anfänglich nur für den Personenverkehr eingerichteten Dampfstrassenbahnen hätten demnächst auch die Beförderung von Gütern übernommen und dadurch hinsichtlich des Betriebes den Charakter einer wirklichen Eisenbahn erhalten. Demgemäss dürften Bahnen, welche zwischen entfernten Ortschaften Personen- und Güterverkehr vermitteln, als „Sekundärbahnen“ und solche, welche ausschliesslich den Zwecken des Personenverkehrs dienen, als „Trambahnen“ zu bezeichnen sein.

Schliesslich wurde zu dieser Frage nachstehende Kundgebung beantragt:

„Angesichts der günstigen Ergebnisse, welche in dem Betriebe der Strassenbahnen, deren Geleise von dem, dem gewöhnlichen Fuhrverkehr zugewiesenen Strassentheile getrennt sind, im Vergleich mit denjenigen, bei welchen diese Trennung nicht besteht, erzielt werden, spricht der Internationale Permanente Strassenbahnverein folgende Ansicht aus: Wenn die Breite der Strasse gestattet, die von den Strassenbahngeleisen angenommene Zone von dem, dem gewöhnlichen Fuhrverkehr zugewiesenen Strassentheile zu trennen, so ist immer anzurathen, diese Trennung auf eine, mit den örtlichen Verhältnissen wechselnde, jedoch stets billige und leicht zu unterhaltende Weise herzustellen.“

Die Berathung über diese Kundgebung wurde der nächsten Generalversammlung vorbehalten.

Von den sonstigen Erörterungen, welche sich an den Inhalt der Denkschrift angeschlossen haben, sei noch die Frage der Verleihung des Enteignungsrechtes an die Strassenbahngesellschaften erwähnt. Hierzu wurde bemerkt, dass dasselbe den letzteren in Italien überhaupt nicht und in Deutschland nur in gewissen Fällen zugestanden werde, während in Belgien die Trambahnen ebenso wie die Vizinalbahnen das Enteignungsrecht besitzen. Für erstere ist dieses Recht jedoch bedeutungslos geworden, weil das Belgische Tramwaygesetz, welches jünger ist als die meisten Strassenbahnunternehmungen, einen solchen ungünstigen Einfluss ausgeübt hat, dass seit seiner Einführung (1875) nur 2 oder 3 Strassenbahnen gebaut und die früher gegründeten Unternehmungen in ihrer Entwickelung gehemmt sind. Dagegen machen die Vizinalbahnen, welche fast sämmtlich einer vom Staate unterstützten Gesellschaft angehören, von dem Enteignungsrechte nicht nur für ihre Strecken, sondern auch für ihre Betriebsgebäude einen weitgehenden Gebrauch. Einzelne dieser Vizinalbahnen sind fast vollständig auf enteignetem Boden erbaut, weil die betreffenden Strassen nicht genügend breit waren.

Einstimmig wurde zu dieser Frage folgende Kundgebung angenommen:

„In Anbetracht, dass die Strassenbahnen den wirklichen Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen; in Anbetracht, dass die Billigkeit und Sicherheit des Betriebes häufig von der Möglichkeit abhängt, eine zweckmässige Linie zu verfolgen, spricht der Internationale Permanente Strassenbahnverein den Wunsch aus, dass der Bau einer Strassenbahn als eine allgemein nützliche Angelegenheit betrachtet werde, und dass die Nationen, welche noch keine besondere Strassenbahngesetzgebung besitzen, in Uebereinstimmung mit den Belgischen und Französischen Gesetzen, den Strassenbahngesellschaften das Enteignungsrecht ertheilen. K—e.

Ueber Registratur.

Die Einrichtung der Registraturen bei den Eisenbahnverwaltungen ist bekanntlich eine sehr verschiedene.

Auch eine Vergleichung der bezüglichen in Kraft stehenden Vorschriften über die Aufbewahrung der Schriftstücke und die Anlegung der Akten zeigt wenig übereinstimmendes.

Während die Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen die zu einem Aktenbündel gehörenden Schriftstücke nach der Zeit ihres Eingangs und den Ordnungsnummern entsprechend zusammenheften lassen, ziehen andere vor, die ebenfalls geordneten Schriftstücke lose in Umschlagbogen zu legen, auf welchen die zu erstattenden Berichte und Verfügungen vorgemerkt werden.

Im grossen und ganzen wird das Ziel jeder Registraturarbeit in der richtigen Aufzeichnung der Eingänge, der Aufsicht über die Bewegung der Schriftstücke, sowie im Nachweis über den Verlauf der Geschäfte und den Verbleib der Akten bestehen. Dieses Ziel wird auf verschiedenen Wegen erreicht werden können, und sollen die folgenden Ausführungen auf ein zweckdienliches Verfahren hinweisen, das keineswegs neu, aber auch, wie es scheint, noch nicht allgemein bekannt ist.

Wohl vielfach ist die Erfahrung gemacht worden, dass die Aufzeichnung nach der Zeitfolge und unter laufenden Nummern zwar über das betreffende Schriftstück genügende Auskunft gibt, dass aber der Ueberblick über die Behandlung des Geschäftsgegenstandes, zu welchem die einzelnen Schriftstücke gehören, dadurch erschwert wird, ja zuweilen ganz verloren geht.

Es würde gewiss von nicht zu unterschätzendem Vortheil sein, alle zu einem und demselben Geschäftsgegenstande gehörigen Schriftstücke nach der Zeitfolge ihres Eingangs geordnet auf derselben Seite eines Buches vorgemerkt zu finden und auf Grund dergestaltiger Einschriebe jederzeit sowohl über den Verbleib der Akten, als auch über den Stand der Angelegenheit unterrichtet zu sein.

Dies ist auf folgende Weise zu erreichen.

Für die einer Registratur durch die Geschäftseintheilung zugewiesenen Gegenstände wird eine sachliche Eintheilung, ein sogen. „Schema", geschaffen und nach Maassgabe dieses „Schemas" das Geschäftsbuch der Registratur eingetheilt.

Wie es einem einigermaassen gewandten Beamten nicht schwer fallen wird, eine richtige sachliche Eintheilung des ihm zugewiesenen Geschäftskreises zu treffen, so wird er auch zu übersehen imstande sein, welche Abtheilungen viele oder wenige Geschäfte umfassen und von welchem ungefähren Umfange diese Geschäfte sein werden. Dementsprechend wird er den Raum des Geschäftsbuches schätzungsweise bestimmen und jeder Abtheilung eine grössere oder kleinere Anzahl von Blättern und von, der aufsteigenden Zahlenreihe entsprechenden, Nummern zutheilen. Gleicherweise wird er bei Eintragung der Geschäfte verfahren, so dass er für das einzelne Geschäft den Raum eines ganzen, eines halben Blattes oder noch weniger in Aussicht nimmt.

Seite 73.

Jede Abtheilung des Geschäftsbuches wird mit einem auf der rechten Seite des Blattes befestigten viereckigen Stückchen Halbkarton, einer sogenannten „Tangente" versehen, auf welchem der Titel der betreffenden Abtheilung, sowie die derselben zugeschiedenen Nummern vorgemerkt werden. Diese Nummern dienen zur Bezeichnung der Geschäftsgegenstände. Alle in ein und dasselbe Geschäft schlagenden Schriftstücke werden unter einer und derselben Nummer eingetragen und diese Nummer (die Geschäftsnummer) wird auf den Schriftstücken vorgemerkt. Zur Unterscheidung der zu einer Geschäftsnummer gehörenden Schriftstücke unter einander wird der erste Eingang mit 1, der zweite mit 2 usf. bezeichnet. Unter Benutzung dieser Numerirung können die zu einem Geschäftsgegenstand gehörenden Eingänge leicht geordnet, die Gesammtzahl derselben festgestellt und die Bewegung sämmtlicher oder einzelner dieser Schriftstücke nachgewiesen werden.

Zur besseren Veranschaulichung der Sache sei im folgenden ein Beispiel eines auf vorbeschriebene Art nach Maassgabe des für das Geschäftsbuch etwa zu wählenden Formulars eingetragenen Gegenstandes aus dem Gebiete des Verkehrsbüreaus aufgeführt.

Nehmen wir an, es sei ein Gesuch im Kanton Zürich wohnender Interessenten um Bewilligung ermässigter Taxen für regelmässige Sendungen von frischem Fleisch nach Paris an die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich gestellt worden. Setzen wir die Geneigtheit dieser Bahnverwaltung, derartige Frachtsätze in Form eines Ausnahmetarifs zu erstellen, voraus, so wird dieselbe zunächst an die betheiligten Bahnen, im vorliegenden Falle an die Schweizerische Centralbahn, die Jura-Simplonbahn, die Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und die Französische Ostbahn in Paris, gelangen.

Nehmen wir ferner an, das Ergebniss der gemeinsamen Verhandlungen der Bahnverwaltungen hierüber endige mit der Einführung eines Ausnahmetarifs für Sendungen von frischem Fleisch ab Schweizerischen Stationen nach Paris nebst zugehöriger Antheilsausscheidung, so würde über diesen Gegenstand auf der Registratur der Schweizerischen Centralbahn im Geschäftsbuch für den Güterverkehr unter Abtheilung Schweiz-Frankreich in folgender Weise Buch zu führen sein:

1.	2.	3.					4.		
Geschäfts-Nr.	Gegenstand des Geschäfts	Des Eingangs					a) Vorlage		b) Zurückkunft
		Monat	Tag	Herkunft mit Nummer und Datum	Beilagen	Nr.	Datum	an	Datum
301	Ausnahmetarif für frisches Fleisch ab NOB.-Stationen nach Paris; Vorlage des Probedrucks	Jan.	4	Nordostbahn . . 417 II vom 2/I.	2	1	4/I.	A.	4/I.
	zu 1 Bemerkungen zum Probedruck; Anmeldung von JS.-Stationen	„	11	Jura-Simplonb. . 202 III „ 8/I.	—	2	11/I.	A.	12/I.
	zu 1 Zustimmung	„	12	Französ. Ostbahn 575 C „ 7/I.	—	3	12/I.	A.	12/I.
	zu 1 Zustimmung, Leitung der Sendungen über Petit Croiz und über Delle	„	20	Elsass-Lothringen T 1611 „ 18/I.	—	4	20/I.	A.	20/I.
	zu 1 und 4 Beordnung der Leitungsvorschrift	„	25	Jura-Simplonb. . 422 III „ 23/I.	—	5	25/I.	A.	25/I.
	Vorlage eines 2. Probedrucks nebst Antheilsausscheidung	Febr.	12	Nordostbahn . . 1263 II „ 10/II.	2	6	12/II.	A.	13/II.
	zu 6 Zustimmung, Einführung auf 1. April 1890	„	15	Jura-Simplonb. . 525 III „ 14/II.	—	7	15/II.	A.	17/II.
	zu 6 Zustimmung	„	17	Elsass-Lothringen T 2918 „ 15/II.	—	8	17/II.	A.	17/II.
	zu 6 und 7 Zustimmung	„	24	Französ. Ostbahn 2023 C „ 21/II.	—	9	24/II.	A.	24/II.
	Einsendung von 50 Exemplaren des A.-T. für frisches Fleisch ab Schweiz. Stat. nach Paris, gültig vom 1/IV. 1890	März	7	Nordostbahn . . 1577 II „ 4/III.	50	10	7/III.	A.	8/III.
	zu 10 Mittheilung der Einführung	„	12	Jura-Simplonb. . 730 III „ 10/III.	—	11	12/III.	A.	12/III.

Zu den mit 1, 2, 3, 8 und 9 bezeichneten Spalten vorstehenden Formulars ist keine weitere Erklärung nöthig; die Spalten 4—7 dienen zur Aufzeichnung der Bewegung der Schriftstücke; unter Spalte 4a), 5a) usw. werden die Ueberweisungen an vorgesetzte und Dienst-Stellen, unter Spalte 4b), 5b) usw. die jedesmalige Zurückkunft eines oder mehrerer Schriftstücke zur Registratur eingetragen.

Die Abkürzungen bedeuten: Pr. = Präsident, A = Abtheilungsdirigent des Verkehrsbüreaus, T = Tarif büreau, K = Kanzlei und Ktr. = Verkehrskontrole.

Die Eintragung der Schriftstücke unter die Geschäftsnummern macht einen besonderen Einschrieb nach der Zeitfolge des Eingangs entbehrlich; sollte jedoch auf diese letztere Art der Aufzeichnung ein wesentliches Gewicht gelegt werden, so steht nichts im Wege, jedes Schriftstück gleichfalls mit einer besondern Eingangsnummer in ein Eingangsbuch einzutragen. In diesem Falle wäre in dem Formular für das Geschäftsbuch noch eine fernere Spalte zur Aufnahme der Eingangsnummern vorzusehen, und könnte diese Erweiterung am passendsten an der durch ein Sternchen (*) bezeichneten Stelle stattfinden.

Für Verwaltungen, die zur Bewältigung eines umfangreichen Schrift- und Aktenwesens sowohl eine Registratur der allgemeinen Leitung (Direktion) als auch Registraturen der einzelnen Dienststellen besitzen, dürfte es sich empfehlen, die Eintragungen nach der Zeitfolge des Eingangs auf der Direktionsregistratur vornehmen zu lassen, die Einschriebe unter die Geschäftsnummern dagegen den Registraturen der betreffenden Dienststellen zu überbinden.

Es würde demgemäss die Bezeichnung:

Schweiz. Centralbahn
7. März 1890
Nr. II V 1021/301
10

besagen, dass das Schriftstück am 7. März 1890 bei der Direktion der Schweizerischen Centralbahn eingegangen, durch die Direktionsregistratur der II. Direktionsabtheilung zugewiesen, mit dem Registraturabzeichen für Verkehrsangelegenheiten (II V) versehen und unter Nr. 1021 des Eingangsbuches vorgemerkt, sodann durch die Registratur des Verkehrsbüreaus als zehnter Eingang zu Geschäftsnummer 301 des Geschäftsbuches eingetragen worden ist.

Für Verwaltungen mit einem Schriftwechsel kleinen oder mässigen Umfangs wird die Führung eines Gechäftsbuches und der Einschrieb nach Geschäftsnummern durch eine einzige oder, bei Vertheilung der Geschäfte auf zwei und mehrere Direktionsabtheilungen, durch die betreffenden Registraturen vollständig ausreichen.

Es sei hier noch bemerkt, dass die Vorausbestimmung des Raumes für die Geschäftsgegenstände keineswegs „ein Sprung ins Leere" ist, wie es vielleicht den Anschein hat. Reicht nämlich der für einen Geschäftsgegenstand bestimmte Raum für die Einschriebe nicht aus, so kann durch Uebertragung auf ein nachfolgendes noch unbenutztes Blatt derselben Abtheilung des Geschäftsbuches leicht Abhilfe getroffen werden. Um den Hinweis auf diese etwa vorkommenden Uebertragungen (Fortsetzungen) zu ermöglichen, werden die Blätter des Geschäftsbuches mit fortlaufenden Nummern versehen (foliirt).

Es würde zu weit führen, eine Eintheilung der Geschäftsbücher für die verschiedenen Dienststellen vorzuschlagen; es sei jedoch noch darauf hingewiesen, dass an Stelle der sachlichen auch die alphabetische Eintheilung unter Umständen mit Vortheil angewendet werden kann, wie das z. B. bei den nach den Namen der Reklamanten vorzunehmenden Eintragungen in das Geschäftsbuch für die Reklamationen der Fall sein wird.

Die Grösse des Geschäftskreises sowie der Umfang der einzelnen Geschäftsgegenstände werden ferner maassgebend dafür sein, ob die Geschäftsbücher für die Dauer eines oder mehrerer Jahre eingerichtet werden sollen. Die Einrichtung für einen grösseren Zeitraum wird im Nutzen solcher Dienststellen liegen, welchen die Führung von weitläufigen und eine längere Zeit in Anspruch nehmenden Verhandlungen obliegt.

Wird die für die Geschäftsbücher angenommene Eintheilung auch für die an die Archive abgegebenen Akten beibehalten, so wird dadurch die archivarische Arbeit wesentlich vereinfacht und erleichtert werden.

Als Hilfsbücher der Registraturen möchten wir empfehlen:

1. ein Nummernbuch, welches in alphabetischer Reihenfolge die Namen derjenigen Eisenbahnverwaltungen enthält, mit denen Schriftwechsel gepflogen wird; in demselben werden jeweilen das Datum des Eingangs eines Schriftstücks, die Nummer der fremden Verwaltung und die entsprechende Geschäftsnummer (bezw. auch die Eingangsnummer, wenn ein besonderes Eingangsbuch geführt wird) der eignen Verwaltung vorgemerkt, so dass bei Bezugnahmen stets nachgeschlagen werden kann, zu welchem Geschäftsgegenstand bezw. zu welcher Geschäftsnummer ein neu einlaufendes Schriftstück gehört;

2. ein alphabetisches Handregister, in welches der kurzgefasste Inhalt der Geschäftsgegenstände und die den-

(Schluss umstehend S. 324.)

Seite 73.

5.				6.				7.				8.				9.
a) Ueberwiesen			b) Zurückkunft	a) Ueberwiesen			b) Zurückkunft	a) Ueberwiesen			b) Zurückkunft	Verfügung				Bemerkungen
Nr.	Datum	an	Datum	Nr.	Datum	an	Datum	Nr.	Datum	an	Datum	zu Nr.	Monat	Tag	Inhalt	
1	4/I.	T.	25/I.	1–9	27/II.	Pr.	28/II.					1	Jan.	26	Genehmigung der Erstellung des Ausnahmetarifs.	
2. 3	12/I.	T.	25/I.	1–9	1/III.	K.	4/III.					1	„	27	Schreiben an NOB., JS., Els.-Lothr. und Französ. Ostbahn, betreffend	
4	21/I.	T.	25/I.	1–10	8/III.	T.	15/III.								Zustimmung und Anmeldung einiger Stationen.	
5	25/I.	T.	25/I.	11	12/III.	T.	15/III.					6	Febr.	28	Genehmigung des 2. Probedrucks und der Antheilsausscheidung.	
1–5	25/I.	A.	26/I.	1–11	16/III.	A.	20/III.					6	März	2	Schreiben an NOB., JS., EL. u. Fr. Ostb., betr. Zustimmung zum 2. Probedruck.	
1–5	26/I.	Pr.	26/I.	1–11	20/III.	K.	24/III.					10	„	22	Bekanntmachung und Vertheilung des Tarifs an die Dienststellen.	
1–5	26/I.	K.	29/I.	1–11	1/IV.	T.	2/IV.					10	„	22	Schreiben an NOB., betr. Vollzug der Einführung.	
1–6	14/II.	T.	26/II.	1–11	3/IV.	Ktr.	10/IV.						April	3	Mittheilung der Antheile an die Verkehrskontrole.	
7. 8	17/II.	T.	26/II.	1–11	12/IV.	A.	13/IV.						„	13	ad acta.	
9	24/II.	T.	26/II.													
1–9	26/II.	A.	27/II.													

selben entsprechenden Geschäftsnummern nach Stichworten eingetragen werden.

In Anbetracht der bereits im Eingange dieses Artikels betonten grossen Verschiedenheit der Registratureinrichtungen, wie sie bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen theils aus den praktischen Bedürfnissen erwachsen, theils auch nach althergebrachten Formen beibehalten worden sind, wird es sich rechtfertigen zur Anregung von Verbesserungen im Registraturwesen auf ein zweckdienliches und ohne grosse Schwierigkeiten einzuführendes Verfahren hingewiesen zu haben.

St. Gallen, im April 1890. Karl Rheiner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Der im November v. J. erschienene I. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 12,5 km lange Strecke Cöthen-Aken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, sowie die 3,217 km lange Strecke Hergatz-Bayerische Grenze (Wangen) der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai bezw. 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1742 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 1743 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1889 bis Ende März 1890 (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 1772 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückerstattung von Frachtgebühren-Ueberzahlungen.

Die verspätete Erledigung solcher Reklamationen hat wiederholt zu Klagen der Geschäftsleute beim K. K. Oesterreichischen und Königlich Ungarischen Handelsministerium geführt. Als Grund für dieselben wird die beschränkte Kompetenz der Bahnorgane und der schwerfällige Abrechnungsdienst bezeichnet, wogegen die Abhilfe in der Verzinsung der Uebergebühr vom Tage der Reklamation bis zu deren Erledigung gefunden wird. Gegen letzteren Antrag hat sich sowohl das Ministerium als die Direktorenkonferenz aus juristischen und bahnreglementarischen Gründen ausgesprochen; dafür aber hat letztere eine Reihe von Maassnahmen zur Beschleunigung solcher Erledigungen seitens der Parteien empfohlen, welche vom Ungarischen Handelsministerium den Handelskammern bereits bekannt gegeben und in Nr. 28 S. 292 d. Ztg. aufgezählt sind. Zu diesen Maassnahmen wird überdies in erster Linie noch als erforderlich bezeichnet, dass bei Ausfertigung der Frachtbriefe die Parteien auf die Einsetzung der genauen tarifmässigen Bezeichnung der Waaren Bedacht nehmen sollen. Eine gleiche Verständigung erfolgte nun auch seitens des Oesterreichischen Handelsministeriums an die Handelskammern. Die meisten Bahnverwaltungen haben aber schon früher die Kompetenzen der exekutiven Dienststellen zur endgültigen Austragung von Reklamationen, die den Lokalverkehr bezw. inländischen Anschlussverkehr betreffen, bedeutend erweitert. Auch hat das Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau in Oesterreich und Ungarn rücksichtlich der direkt kartirten Sendungen verfügt, dass die Empfangs- bezw. Versandbahnen behufs rascherer Liquidirung reklamirter Uebergebühren in vielen Fällen von der vorherigen Umfrage bei den Zwischenbahnen entbunden werden. Durch diese Maassregel dürfte die Verminderung der Reklamationen die Vereinfachung des diesbezüglichen Verfahrens und somit die Beschleunigung solcher Erledigungen erzielt werden.

Avisirung der Kreuzungsstationen eingeleisiger Bahnen von der Achsenzahl der zum Kreuzen, bezw. zum Vorfahren gelangenden Züge.

Die von der K. K. Generalinspektion gepflogene Erhebung über die Ursache des Zusammenstosses dreier Züge auf einer eingeleisigen Bahn hatte als Ursache dieses Unfalles ergeben, dass der Kreuzungsstation die Achsenzahl der zur Kreuzung gelangenden Züge nicht schon vor deren Eintreffen bekannt gewesen ist und der Verkehrsbeamte aus diesem Grunde es unterliess, für die wegen unzureichender Geleiselänge zur anstandslosen Durchführung der Kreuzung nöthige Theilung des einen Zuges rechtzeitig die entsprechende Vorsorge zu treffen. Um nun dem Verkehrsbeamten die Möglichkeit zu bieten, bei einer fahrplanmässigen oder sonst vereinbarten Zugkreuzung sowie bei einem nöthigen Vorfahren auf einer eingeleisigen Bahn die erforderlichen Manipulationen zur Freihaltung der Sicherheitsmarke oder Theilung der Züge rechtzeitig treffen zu können, wurden die Bahnverwaltungen mittelst Erlasses eingeladen, unverweilt anzuordnen, dass jene Station, in welcher der Zug vor der Kreuzung oder Vorfahrstation den letzten Aufenthalt nimmt, an die letzterwähnte Station telegraphisch oder telephonisch die Anzahl der Wagenachsen und die Anzahl der beim Zuge befindlichen halbwarmen und kalten Maschinen bekannt zu geben hat. Falls eine telegraphische oder telephonische Verständigung unmöglich wäre, hat der Verkehrsbeamte der Kreuzungs- oder Vorfahrstation zu erwägen, ob nicht etwa die Länge der zu benutzenden Geleise unzureichend sein könnte um die nothwendigen Vorkehrungen zur Sicherung der anstandslosen Kreuzung oder des Vorfahrens geeigneten Maassnahmen noch rechtzeitig treffen zu können. In diesem Sinne ist auch die Verkehrsinstruktion zu ergänzen und ist der Entwurf der diesbezüglichen Tektur der eingangs genannten Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat den Firmen F. M. Haemmerle und Herburger & Rhomberg in Dornbirn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Höchst über Lustenau und Dornbirn nach Alberschwende; ferner dem Dr. Mathis, Bürgermeister in Hohenems, eine gleiche Bewilligung für eine Dampftrambahn von Hohenems bis zur Landesgrenze behufs eventueller Fortsetzung auf Schweizerischem Gebiete bis Berneck auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt; endlich die dem Ingenieur und Bauunternehmer Eduard Miller ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn gemischten Systems vom rechten Traunufer bei Ischl bis zur Dachstein-Aussicht auf der Hütteneck-Alpe auf weitere 3 Monate verlängert.

Der Wagenmangel auf den Böhmischen Eisenbahnen.

Die bereits Ende vorigen Jahres erhobene Beschwerde der Egerer Handelskammer, betreffend die ungenügende Zahl von Kohlenwagen bei den Böhmischen Eisenbahnen, hat das K. K. Handelsministerium eingehend durch eine Zusammenstellung erledigt, in welcher der unter normalen Verhältnissen hinreichende Stand und die bedeutenden Anschaffungen solcher Wagen seitens der einzelnen Bahnverwaltungen in letzterer Zeit und weiter nachgewiesen wird, dass der Mangel sich nur auf einen geringeren Prozentsatz der Bestellungen beziehen kann. Die Erledigung schliesst mit folgenden Bemerkungen: In betreff der steten Wiederkehr der Klagen über Wagennoth im Nordwestböhmischen Kohlenreviere kann auch der Umstand nicht unerwähnt gelassen werden, dass nicht nur der steigende Konsum, sondern hauptsächlich der Wechsel der Konsumorte den Wagenmangel hervorruft, was sich besonders im Jahre 1889 geltend machte. Da der Verkehr nach Süddeutschland — anlässlich der geringeren Ergiebigkeit des Zwickauer Kohlenbeckens in Sachsen — nicht unwesentlich zugenommen hat und die Süddeutschen Bahnen keine entsprechende Wagenaushilfe leisteten, wurde der Wagenturnus sehr beeinträchtigt und dadurch der Wagenmangel vergrössert. Ferner wird der Egerer Kammer noch mitgetheilt, dass durch die bei den K. K. Staatsbahnen gewonnenen Erfahrungen die vielfach ausgesprochene Ansicht, dass Lignitkohle nicht angesammelt werden könne, weil dieselbe durch die atmosphärischen Einflüsse zur Hälfte an Werth verliere, nicht bestätigt erscheint, vielmehr wurde dort konstatirt, dass eine dreimonatliche Lagerung dieser Kohle weder qualitativ noch quantitativ schadet. Der Erlass schliesst mit dem Ersuchen, in den Interessentenkreisen nachdrücklich dahin zu wirken, dass dieselben rechtzeitig einen grösseren Kohlenvorrath einlagern, wie es auch anderntheils im allseitigen Interesse erwünscht wäre, darauf Einfluss zu nehmen, dass die Gewerke den Bahnen annähernd die Menge und Richtung des Versandes periodenweise bekanntgeben und die Bestellung der Wagen nur dem faktischen Bedarfe anpassen.

Eine Petition gegen den Kreuzertarif.

Eine Versammlung von beinahe 300 Vertretern der kaufmännischen und gewerblichen Kreise, sowie mehrerer Körperschaften und Gemeinden beschloss einstimmig, eine Petition an den Reichsrath zu richten, damit folgende Aenderungen des Personentarifes bei der Regierung erwirkt werden mögen: 1. Es soll der reine Kilometer-Kreuzertarif zur Einführung gelangen; 2. der Zuschlag für Benutzung der II. Klasse von 100 % des Fahrpreises III. Klasse soll auf das übliche Maass von 50 % herabgesetzt werden; 3. der Zuschlag für Benutzung der Eilzüge

soll, anstatt wie geplant mit 50 %, mit den üblichen 20 % bemessen werden; 4. der Gepäcktarif von 0,2 kr. soll auf 0,1 kr. und 10 kg und die Gewichtseinheit von 10 auf 5 kg ermässigt werden. — Infolge einer Einladung des Generaldirektors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hofrath Jeitteles, fand am 14. d. Mts. eine Konferenz der Privatbahnen statt, in welcher über die Stellungnahme derselben zu dem neuen Personentarife der Staatsbahnen berathen wurde.

Telephonverbindung Wien-Budapest.

Ueber diese im Februar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Verbindung ist ein Vertrag zwischen den Handelsministerien der beiden Reichshälften auf die Dauer bis zum 31. Dezember 1897, eventuell auf je ein weiteres Jahr im Falle einer Kündigung, geschlossen worden. Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Vertrages sind:

a) Zum Zwecke der telephonischen Verbindung zwischen Wien und Budapest werden über Bruck a/L. drei auf besonderen Stangen befestigte Doppel-Drahtleitungen angebracht.

b) Diese Leitungen können nur dann auch zur telegraphischen Benutzung verwendet werden, wenn dadurch keine Störung eintritt. Diese Verwendung kann bei Anhäufung von Telegrammen von 10 Uhr Abends bis 7 Uhr früh erfolgen.

c) Die Telephonleitungen führen resp. schliessen im Centraltelegraphenamt beider Hauptstädte; ausser demselben können noch andere Sprechstellen dort eröffnet werden. Die Bedingungen für die Verbindung dieser Leitung mit den in beiden Hauptstädten bereits bestehenden Fernsprechstellen bestimmt jeder Handelsminister unabhängig von dem anderen.

d) Von diesen Leitungen sind zwei, nöthigenfalls auch drei während der Börsenstunden für die Besucher der Börse so frei zu halten, dass in den dafür dort anzubringenden Stellen die unmittelbare Verbindung bei der Börse erfolgen kann.

e) Für die Sprechzeit wird der Einheitssatz von 3 Minuten bestimmt, in welchen die Manipulationszeit nicht einzurechnen ist.

f) Für die Sprechzeit von 3 Minuten zwischen Wien und Budapest ist die Gebühr von 1 fl. und bei einer dringlichen Bevorzugung mit 3 fl. zu entrichten, wovon 25 % der Oesterreichischen, 75 % aber der Ungarischen Strecke gebühren.

g) Aus staatlichen oder öffentlichen Gründen kann der Privat-Telephonverkehr ganz eingestellt werden. Endlich:

h) Die kontrahirenden Theile übernehmen keinerlei Haftung für die durch den Fernsprecher gewechselten Reden.

Rückforderung eines mehrgezahlten Grundeinlösungsbetrages (Rechtsfall).

Die Kronprinz Rudolfbahn hat nach deren Uebergang in den Staatsbetrieb gegen einen Grundeigenthümer deshalb auf Rückzahlung eines Mehrbetrages geklagt, weil sie thatsächlich weniger Grundstücke desselben zum Bau verwendete, als sie nach dem Einheitspreise hierfür bezahlte. Diese Forderung wurde vom Erstgerichte aus dem Titel der condictio indebiti zuerkannt, welche dagegen vom Ober-Landesgericht und dem Obersten Gerichtshof, und zwar aus ganz verschiedenen Gründen, abgewiesen wurde. Während nämlich das Ober-Landesgericht aus dem Rechtsverhältnisse zwischen der bestandenen Gesellschaft und deren Pauschal-Bauunternehmung einer- und zwischen der ersteren und dem Staate andererseits deduzirte, dass die Grundbedingung einer condictio indebiti, nämlich Bereicherung auf Seite des Geklagten und zugleich eine Minderung des Vermögens auf Seite des Klägers nicht vorhanden ist, entschied der Oberste Gerichtshof wie folgt: a) Der von einer Bahnunternehmung mit einem Grundeigenthümer abgeschlossene Grundeinlösungsvertrag begründet nur zwischen diesen beiden Kontrahenten Rechte und Verbindlichkeiten, wenn auch die gesammte Grundeinlösung von der Bahngesellschaft an eine Bahnunternehmung gegen eine Pauschalsumme übertragen war und demzufolge die Zahlung des Einlösungsbetrages durch die Bauunternehmung auf ihre Rechnung effekturit wurde. — In dem Rechtsstreite über eine von einer Eisenbahn gegen jemand geltend gemachte Forderung kann nicht von Amtswegen darauf Rücksicht genommen werden, dass diese Eisenbahn bereits verstaatlicht ist, und dass nach den Bestimmungen des Verstaatlichungsübereinkommens alle Aktiven der Bahngesellschaft auf den Staat überzugehen hatten. c) Der Umstand, dass in der Quittung über den an einen Grundeigenthümer ausgezahlten Einlösungspreis eine grössere Fläche angegeben erscheint, als für den Bahnbau wirklich verwendet worden ist, genügt noch nicht allein zur Begründung einer condictio indebiti gegen den Grundeigenthümer.

Der Hafen von Abbazia.

Die Südbahngesellschaft thut alles, was in ihren Kräften steht, um die Schönheit und Annehmlichkeit der Oesterreichischen Riviera zu heben, aber sie hätte dabei auch ein Recht auf Unterstützung seitens der Seebehörde in Triest. Der Hafen von Abbazia ist dermaassen zahlreich besucht, der Verkehr der Lokaldampfer, die ihre Hafengebühren zahlen, hat in solchem Maasse zugenommen, dass der Hafendamm verlängert werden muss, wenn man Havarien vermeiden will, die leider jetzt öfter vorkommen. So zerschellen oft Dampfer am Steinwurfe des Molo, der nicht einmal genügend lang ist, um ein Schiff bei Nordostwind vor der bewegten See zu schützen. Die schöne Yacht „Nair“, die von der Südbahn angekauft wurde, muss oft bei Sturmeswetter flüchten, weil die Wassertiefe in Abbazia nicht einmal für eine Yacht von 8 Fuss Tauchung genügt, und kleine Küstenfahrer, die Ladungen für Abbazia bringen, können hier nicht sicher vor Anker liegen, weil inmitten des Hafens Felsblöcke sich befinden, die aber mit dem Kostenaufwande weniger Gulden gesprengt worden könnten.

Die Prioritätenkonversion der Galizischen Carl Ludwigbahn

Nachdem das in dieser Zeitung öfter besprochene Gesetz über die Herstellung des zweiten Geleises auf der Galizischen Carl Ludwigbahn die Allerhöchste Sanktion erhalten hat und am 1. April d. J. im R.-G.-Bl. (auch im V.-Bl. Nr. 41) kundgemacht wurde, so hat die Verwaltung dieser Bahn auf Grund der früher geschlossenen Präliminarabmachungen wegen Geldbeschaffung für das Doppelgeleise und andere Investitionen in Verbindung mit der Konvertirung der im Umlaufe befindlichen Prioritäten bezw. Unifizirung derselben in eine Gesammtanleihe von 75 bis 80 Millionen Gulden nach erhaltener regierungsseitiger Genehmigung hierüber einen definitiven Vertrag mit der Unionbank und den Vertretern der ausländischen Gruppe derselben, nämlich den Firmen Mendelssohn & Co. in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., den Gebrüdern Bethmann in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg abgeschlossen.

Die Investitionen der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Eisenbahn.

Die Verwaltungsräthe dieser beiden Bahnen hielten je eine Sitzung über die von der Regierung geforderten Investitionen ab. Es wurde beschlossen, den Forderungen in betreff der Hochbauten und der Lokomotiven in vollem Maasse zu entsprechen, hinsichtlich der Zahl der anzuschaffenden Wagen, welche beide Verwaltungen zu hoch gegriffen glauben, mit der Regierung neuerliche Verhandlungen anzubahnen. Ueberdies hat die Dux-Bodenbacher Eisenbahn die Erweiterung von Geleisen und Werkstätten, die Errichtung von Wasseranlagen sowie eines Druckwerkes an der Elbe, zusammen im Kostenbetrage von 123 300 fl. beschlossen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ausschreitungen des Pöbels anlässlich des Maurerstrikes in den westlichen Vororten Wiens, ferner die Sorge vor der von den Arbeitern für den 1. Mai verabredeten Demonstration und die Geldkrisis in Rom hat die Börse sehr beunruhigt und fast alle Spekulationspapiere herabgedrückt, so dass nur Renten und die wenigen sonstigen Anlagewerthe Käufer fanden. Dessenungeachtet war der Eisenbahnmarkt in fester Tendenz. Wegen günstiger Dividendenschätzungen stiegen Nordbahn (2660), Galizische Carl Ludwigbahn (193,25), Nordwestbahn (203,75), Elbethalbahn (218,25) und wieder die Böhmischen Bahnen, deren Märzeinnahmen ein summarisches Plus von 234 000 fl. brachten, wovon die drei Kohlenbahnen, Aussig-Teplitzer (1475), Dux-Bodenbacher und Buschtêhrader Lit. B. (422,75) den grössten Antheil haben; letztere Bahn wird eine Dividende von 18,50 fl. und Lit. A. (1080) von 52,50 fl. für das Vorjahr bezahlen. Von Prioritäten waren Ungarisch-Galizische Eisenbahn 5 % (102,50) und 4 % (88,70) gefragt. Die Südbahnaktie war wegen eines etwas ungünstigeren Einnahmeausweises vernachlässigt.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Die Versammlung am 8. April 1890 eröffnete der Vorsitzende Herr Geheimer Oberregierungsrath Streckert mit geschäftlichen Mittheilungen. Für die Uebersendung der Veröffentlichungen des Vereins sind Dankschreiben der Behörden, Vereine und Redaktionen eingegangen.

Herr Professor Geheimer Regierungsrath Reuleaux hielt den angekündigten Vortrag über das Mannesmann'sche Verfahren, d. i. das aus unbefriedigter Wissbegierde mit so viel Misstrauen aufgenommene, nunmehr zum Abschluss gebrachte Verfahren, Gussstahlrohre durch den Walzprozess direkt aus massiven cylindrischen Blöcken zu gewinnen. Herr Reuleaux führte in treffender Kürze die Grundsätze der Zwanglauflehre, der Kynematik, vor, wie durch Maschinen erzwungen wird, dass das Material Formen annimmt, wie dabei das Verhältniss des Werkzeuges zum Werkstück im gegebenen Falle sein muss, insbesondere, wie die Einwirkung eines harten, aber nicht schneidenden Werkzeuges auf bildsame Körper oder künstlich

bildsam gemachte Körper ist. Eine Nutzanwendung dazu ist die Wechselwirkung zwischen Treibrad der Lokomotive und der Schiene. Die Lokomotivräder sind Reibräder. Die Reifen pressen sich zusammen, es findet eine unbeabsichtigte Verdrängung der Theilchen des Körpers statt und veranlassen eine Formveränderung.

Denkt man sich, dass eine derartige Verdrängung auch entgegengesetzten Falls absichtlich gross gemacht werden kann, um eine bestimmte Wirkung zu erzielen, so hat man die Grundlage für das Walzverfahren im allgemeinen. Ein zwischen zwei Walzen hindurch gezwängter, glühend, d. h. bildsam gemachter Stab, der stärker ist, als der Abstand beider Walzen beträgt, wird länger und dünner. Wird ein glühender Eisen- bezw. Stahlcylinder zwischen zwei sich drehenden Treibrädern (Walzen) hindurchgezogen, d. h. vermittelt die rotirende Bewegung der Treibräder das Vorwärtsrücken des Stabes, so wird dem letzteren eine drehende Bewegung im entgegengesetzten Sinne mitgetheilt. Die Treibräder wirken unmittelbar auf den äusseren Rand des Cylinders ein. Wird nun in der Achse des Cylinders ein Widerstand gegen das Vorschieben, eine Bremsung, angewendet, so tritt der Fall ein, dass der Kern des Cylinders zurückgehalten, der Mantel aber vorwärts gedrängt wird, wodurch direkt im Walzverfahren ein Rohr entsteht, bei dem die Fasern nicht mehr parallel zur Achse, sondern in Schraubenlinien sich ziehen.

Ist der Cylinder an beiden Enden konisch, so tritt der wunderbare Fall ein, dass die Enden voll im Profil bleiben, weil sie von den treibenden Walzen nicht berührt werden, während der mittlere Theil des Stabes zu einem Rohr ausgewalzt wird. Hierdurch entsteht die an beiden Enden geschlossene hohle Achse.

Häufig wird zur Bremsung der Bewegung des zum Auswalzen bestimmten Cylinders ein sich drehender Dorn angewendet, welcher zwischen den beiden treibenden Walzen stehend sich gegen den innern Kern des drehend vorwärts getriebenen Cylinders stemmt. Für das Walzverfahren ist die ungeheure Arbeit von 2—6 000 Pferdekräften aufzuwenden. Die treibende Dampfmaschine muss daher ein gewaltiges Schwungrad haben. Wo beim gewöhnlichen Walzen 40 Umdrehungen genügen, sind beim Mannesmann'schen Verfahren 100 erforderlich; denn die treibenden Walzen müssen 3—400 Drehungen in der Minute machen. Um sich vor einem Bruch des Schwungrades zu schützen, wird der Kranz aus einem Drahtring gebildet, der von einem schmiedeeisernen Gestell getragen wird.

Nach dem Mannesmann'schen Verfahren sind schon Wasserleitungen in grossen Ausdehnungen hergestellt. Rohre bis zu 325 mm Durchmesser sind geliefert. Die Anwendung grösserer Durchmesser steht zu erwarten und dann ist der niet- und nahtlose Lokomotivkessel fertig. Auch die Benutzung des hohlen Materials für Schienen gibt der Vortragende in Erwägung, indem er auf die alte erprobte Brückenschiene verweist. Es lassen sich, nachdem einmal ein cylindrisches Rohr gewalzt ist, auch alle anderen Hohlprofile herstellen, wenn das glühend gemachte Stahlrohr durch entsprechend kalibrirte Walzen geführt wird.

Herr Geheimer Bergrath Dr. Wedding hat die abgesperrten Hohlräume der Mannesmann'schen geschlossenen Cylinder auf ihren Inhalt untersucht und gefunden, dass derselbe zu 99 % aus Wasserstoff besteht. Auch Herr Wedding hält Schienenprofile nach Mannesmann'schem Verfahren weit eher für empfehlenswerth als die im Auslande jetzt sehr beliebte Goliathschiene. Je grösser das Schienenprofil, desto unvollkommener ist der Walzprozess. Die Goliathschiene hat im Kopf mehrfach von einander getrennte Krystallgruppen. Der die Schiene kalt walzende Reifen bringt die Krystalle zum Abspringen. Braucht man daher für grössere Zuglast und schnelleres Fahren kräftigere Schienenköpfe, so ist es besser, auf die Form der Brückenschiene zurückzukommen. Da man auch den Oberbau der Preussischen Eisenbahnen verstärken wolle, so empfiehlt derselbe, dem Profil der Eisenbahnschiene eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft wird die bisher blos für die Sommerperiode eröffnet gewesene Haltestelle Hafning bei W. H. Nr. 8 zwischen den Stationen Fridauwerk und Trofaiach auf der Linie Leoben-Vordernberg, nunmehr auch während des übrigen Theiles des Jahres offen gehalten werden.

Berlin, den 17. April 1890. (867)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

---

2. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Station Untersulzbach der Pfälzischen Eisenbahnen wird mit Wirkung vom 15. April l. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen, unter Beschränkung auf den Versand von Steinen der Spezialtarife II und III, eröffnet und in den direkten Badisch-Pfälzischen Güterverkehr einbezogen.

Karlsruhe, den 15. April 1890. (868)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai l. J. gelangt der III. Nachtrag zum Tarif Theil II für den Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehr via Lindau vom 1. Januar 1887 zur Einführung.

Derselbe enthält neben einigen Ergänzungen der Bemerkungen zum Haupttarif die bereits mit früheren Bekanntmachungen eingeführten Frachtsätze für Greiz, Haltestelle und für den Transport von Glycerin von Lyon nach Leipzig, ferner ermässigte bezw. neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 7 für Steinkohlen etc., Nr. 8 für Hohlglas aller Art, Nr. 11 für Güter aller Art (nach und von Bodenbach und Leipzig) und Nr. 13 für Sensen und Sicheln ab Firminy nach Leipzig, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Abdrücke des Nachtrages sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 12. April 1890. (869)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer (Grand Central Belge) Güterverkehr. Die in dem Anhange des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. Heft II, Verkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn vom 1. April 1888 verzeichneten Frachten für den Verkehr von Simpelveld nach linksrheinischen Stationen, treten mit Ausnahme der Sätze für Aachen (Kölnthor), Brand bei Aachen, Cornelimünster, Haaren, Höngen, Morsbach, Rothe Erde, Walheim bei Aachen und Würselen, am 1. Juni d. J. ausser Kraft.

Köln, den 13. April 1890. (870)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. bis einschliesslich den 31. August d. J. tritt bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und in einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Verkehr von den Stationen Modlau und Senftenberg des Direktionsbezirks Berlin, Heydekrug des Direktionsbezirks Bromberg, Mockrehna des Direktionsbezirks Erfurt, Bremen, Eschede, Neustadt a/R., Oldenbüttel, Osterholz-Scharmbeck, Ottersberg, Rotenburg und Stubben des Direktionsbezirks Hannover, Gifhorn (Stadt) und Triangel des Direktionsbezirks Magdeburg nach sämmtlichen Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow - Berlinchener Eisenbahn ein Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull in Kraft. Durch denselben tritt eine Ermässigung der regelmässigen Sätze des Spezialtarifs III um 25 % ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungen.

Cüstrin II, den 17. April 1890. (871)
Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 20. April d. J. ab wird der im Tarifheft 4 verzeichnete Stückgutfrachtsatz zwischen Bodenbach/Tetschen und St. Ludwig von 9,26 ℳ auf 8,97 ℳ für 100 kg ermässigt.

Dresden, den 16. April 1890. (872)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Baalberge des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr mit Königstein einbezogen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung beträgt 236 km.

Dresden, am 12. April 1890. (873)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Hlinsko und Skutsch einerseits und Dresden, Grossenhain, Königstein, Niederneukirch, Pirna und Schandau andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 12. April 1890. (874)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung in Nr. 29 dieser Zeitung bringen wir noch zur Kenntniss, dass auch die Getreidefrachtsätze von den Stationen Maloarchangelsk, Alexandrowka, Smiewka und Stanowoi = Kolodes der Moskau-Kurskbahn nach Danzig und Neufahrwasser via Kursk-Kiew-Kowel-Mlawa-Illowo vom 13./1. Mai cr. ab ausser Kraft treten.

Die Direktion (875J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Frankfurt a/M. - Bromberg. Die im Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M. - Bromberg enthaltenen Stationen der Ostpreussischen Südbahn werden mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif Nr. 13 für geringwerthige Massenartikel einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterbezw. Eilgutabfertigungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 12. April 1890. (876)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Norddeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab treten für den Verkehr zwischen den Stationen Krebsöge und Radevormwald des Direktionsbezirks Elberfeld und Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn folgende ermässigte bezw. neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 und 4 (für Eisen etc. der Spezialtarife I und II) in Kraft:

Zwischen Lübeck und	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
	Ausnahmetarif 3	Ausnahmetarif 4
Krebsöge . . .	1,42	1,14
Radevormwald.	1,45	1,16

Köln, den 12. April 1890. (877)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die z. Zt. nach Maassgabe der im diesseitigen Lokal-Gütertarif auf Seite 31 unter II D. 1, 4 enthaltenen bezüglichen Bestimmungen eisenbahnseitig erfolgende Ueberführung von Gütern im Durchgangsverkehr zwischen Altona/Ottensen und dem Bahnhofe Nebenzollamt Altona der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn wird vom 1. Juni d. J. ab für Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter aufgehoben und durch eine solche mittelst Rollfuhre ersetzt. Näheres ist bei unserer Güter-Abfertigungsstelle Altona/Ottensen zu erfahren.

Altona, den 13. April 1890. (878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Stückgut-Ausnahmetarif im Westdeutschen Verbande findet für Metalle und Metallwaaren im Verkehre mit Konstanz, Friedrichshafen und Lindau vom 1. Juni d. J. nur noch dann Anwendung, wenn die Sendungen nach diesen Stationen mit Bestimmung nach der Schweiz bezw. Vorarlberg abgefertigt werden.

Hannover, den 14. April 1890. (879)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen von 10000 kg von Havre nach Basel und den Basel vorgelegenen diesseitigen sowie nach Schweizerischen Stationen tritt mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Strassburg, den 14. April 1890. (880)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn - Verband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe von Nachträgen zu den Heften 3, 4 und 6 des Gütertarifs.) Am 1. Mai d. J. treten der 6. Nachtrag zu Heft 3, der 10. Nachtrag zu Heft 4 und der 6. Nachtrag zu Heft 6 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband in Kraft.

Der Nachtrag 6 zu Heft 3 enthält Ausnahme-Frachtsätze für Getreide usw. und Kleie usw. für die neu einbezogene Station Braunschweig (Ostbahnhof) des Direktionsbezirks Magdeburg, Ausnahme-Frachtsätze für Getreide usw. für die neu einbezogenen Stationen Bánócs, Homonna, Nagy=Mibály und Töke=Terebes der Ungarischen Nordostbahn, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Kleie usw. für die Stationen Monor der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Hatvan der Ungarischen Staatseisenbahnen. Auch werden durch diesen Nachtrag die besonderen Bestimmungen theilweise ergänzt bezw. geändert.

Der Nachtrag 10 zu Heft 4 enthält Aenderung bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, ferner Bestimmungen über Aufhebung einzelner Frachtsätze usw., Berichtigungen, sowie einen Ausnahmetarif für Heu und Stroh von Kaschau nach einzelnen Deutschen Stationen und einen Ausnahmetarif für Asphaltmastix von Vorwohle nach Pressburg. Zugleich wird durch diesen Nachtrag die Station Braunschweig (Ostbahnhof) in den Tarif neu aufgenommen und das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 7 (Wolle usw.) vom 15. Juni d. J. ab dahin geändert, dass die Artikel Kammzug von dem genannten Tage ab von der direkten Abfertigung nach den Sätzen des genannten Ausnahmetarifs ausgeschlossen ist, was eine Frachterhöhung für diesen Artikel zur Folge hat, über welche auf Verlangen das hiesige Verkehrsbüreau nähere Auskunft ertheilt.

Der Nachtrag 6 zu Heft 6 enthält Ergänzung bezw. Aenderung der Tariftabellen und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 17. April 1890. (881)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. In Verfolg der Kundmachung in Nr. 21 ex 1890 (Position 585) dieser Zeitung wird verlautbart, dass der Tarif Theil V, 2. Heft (Verkehr mit Ungarn) am 1. Mai 1890 in Wirksamkeit tritt und zum Preise von 40 kr. per Exemplar bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden kann.

Wien, am 10. April 1890. (882)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Nachtrag I zum Anhang des Theil II — Heft 5. Am 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag I zu dem ab 15/6. 1888 gültigen Anhang zum Tarife Theil II — Heft 5 für oben bezeichneten Verband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält hauptsächlich geänderte, bezw. neue Frachtsätze für Baumrinde, geänderte Frachtsätze für Schwefelkiese, neue Ausnahmetarife für Holzpapierstoff, Kupfer und Kupferdraht, Natrium Bisulfat, Schwefelsäure u. Soda, Zinkblech.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. April 1890. (883)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Lokal-Gütertarif. Zu dem hierseitigen Lokal-Gütertarife vom 15. August 1889 tritt mit 1. Juni l. J. der I. Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen speziell hinsichtlich des Verkehres mit Tetschen / Bodenbach = Landungsplatz und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare desselben sind durch die gefertigte Generaldirektion und durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Prag, am 15. April 1890. (884)
Die Generaldirektion.

Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. vom 1/10. 1887. Einführung eines Nachtrages IV. Mit 1. Mai 1890 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz und kann bei der unterzeichneten Generaldirektion und den betheiligten Stationen eingesehen, sowie durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, den 15. April 1890. (885)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXIII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 28. Mai 1890, um 10 Uhr Vormittags, in Wien im Boesendorfersaale, I Herrengasse 6, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1889;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1889 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths - Mitgliedern (nach § 20 der Statuten);
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1890 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Aktien längstens bis Montag, den 28. April, Mittags 12 Uhr, in Wien, bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv.

allgem. Oesterr. Bodenkredit-Anstalt —, in Berlin bei der Deutschen Bank —, deponiren und unter einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten, haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B. in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Konsignationsblanketts werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und an den bezeichneten Depotstellen unentgeltlich verabfolgt:

Wien, im April 1890. (886)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Verdingungen.

Umbau Bahnhof Bremen. In öffentlicher Verdingung sollen vergeben werden:

Loos I: Maurerarbeiten und Kalklieferung,
„ II: Zimmerarbeiten und Holzlieferung

zum Bau des Zollabfertigungsgebäudes (Eisenfachwerk) auf Bahnhof Bremen.

Loos III: Verglasung der Oberlichte und Fenster

der Lokomotiv-Reparaturwerkstätte auf Bahnhof Bremen.

Termin:

Montag, den 28. April 1890, Vormittags 9 Uhr, im Baubüreau am Bahnhofsplatz, woselbst die Verdingungsunterlagen eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ für Loos I und II bezw. von 0,50 ℳ für Loos III zu haben sind.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Bremen, den 12. April 1890. (887)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von

200 bedeckten Güterwagen,
143 offenen Güterwagen und
57 Plattformwagen,

sämmtliche mit Bremsen und 2 achsig, zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem technischen Büreau auf schriftliches Ansuchen abgegeben gegen eine Entschädigung von 9 ℳ, wenn die Zeichnungen von allen 3 Wagengattungen gewünscht werden, andernfalls gegen eine Entschädigung von 3 ℳ für jede Zeichnung. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme der Lieferung oder eines Theils derselben wollen bis Mittwoch, den 30. April d. J., Mittags 12 Uhr, verschlossen, mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen“

bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, stattfinden.

Stuttgart, den 11. April 1890. (888)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

5. Offene Stellen.

Zum sofortigen Dienstantritt wird ein Telegraphenaufseher gesucht.

Meldungen mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen sind zu richten an die Betriebsverwaltung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn zu Soldin, Neumark. (889)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 32. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nanck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 89.

Berlin, den 23. April 1890.

Inhalt:

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis-Ausschreiben.

Nach einem Beschlusse des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sollen alle 4 Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 ℳ für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ausgeschrieben werden und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen
ein erster Preis von 7 500 ℳ, ein zweiter Preis von 3 000 ℳ, ein dritter Preis von 1 500 ℳ

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben
ein erster Preis von 7 500 ℳ, ein zweiter Preis von 3 000 ℳ, ein dritter Preis von 1 500 ℳ

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen
ein erster Preis von 3 000 ℳ und zwei Preise von je 1 500 ℳ

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Entwurf und Ausführung eines Lokomotivkessels, welcher ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichts sichere Gewähr gegen Explosionsgefahr bei gleichzeitiger Verminderung der Unterhaltungskosten bietet.
b) Verbesserung in der Bauart der Lokomotiven, namentlich der Steuerung, durch welche eine günstigere Ausnutzung der Dampfarbeit erzielt wird.
c) Vorschlag und Begründung einer Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung.
d) Herstellung eines dauerhaften und zweckmässigen Kuppelungsschlauches für Dampfheizungen oder durchgehende Bremsen an Fahrbetriebsmitteln, ohne Anwendung von Kautschuk.
e) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Prüfungsausschusse überlassen, den Betrag des ersten bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit fallen, welche den Wettbewerb umfasst, werden bei letzterem zugelassen.
2. Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht, und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.

3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereins-Verwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindesten 3 Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss.

Ausgeschrieben werden hierdurch Preise für den achtjährigen Zeitabschnitt

vom 16. Juli 1883 bis 15. Juli 1891.

Die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke, welche Preise erhalten sollen, müssen also ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach in diesen Zeitabschnitt fallen.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1891

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im April 1890.
S.W. Bahnhofstr. 3.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Wex.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1888/89.*)

Von der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, sowie von der übersichtlichen Darstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik sind unlängst der IX. bezw. VIII. Band, welche das Betriebsjahr (1887/88 und) 1888/89 zum Gegenstand haben, erschienen. Ueber die Bedeutung dieser trefflichen statistischen Werke, welche auf Grund der von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen gelieferten Angaben im Reichs-Eisenbahnamt mit grösster Sorgfalt jährlich bearbeitet werden, haben wir uns wiederholt so eingehend ausgesprochen**), dass wir uns darauf beschränken können, die Hauptergebnisse des vorliegenden Jahrgangs nachstehend kurz wiederzugeben:

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in Deutschland an normalspurigen Bahnen vorhanden:

1. an Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen unter 12 Verwaltungen — die von dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ressortirenden Preussischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Privatbahnen sind hierbei als eine einzige Verwaltung dargestellt — 35 406,03 km (Betriebslänge) gegen 34 558,59 km in 1887/88. Hiervon befanden sich die Friedrichrodaer, die Weimar-Berka-Blankenhainer und die Fischhausen-Palmnickener Bahn unter Privatverwaltung;

2. 6 Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit einer Betriebslänge von 103,94 km (in 1887/88 5 mit 93,50 km Betriebslänge);

3. an Privatbahnen unter eigener Verwaltung 61 mit 4 784,90 km gegen 58 mit 4 708,51 km in 1887/88.

Die Gesammt-Betriebslänge aller normalspurigen Deutschen Eisenbahnen betrug mithin im Jahre 1888/89 40 294,87 km gegen 39 360,60 km im Vorjahre.

Die den genannten drei Hauptgruppen angehörigen Linien sind theils Hauptbahnen, auf welche vermöge ihrer wesentlich normalen Verhältnisse das Bahn-Polizeireglement, die Signalordnung und die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Deutschen Bahnen in vollem Umfange Anwendung finden, theils Bahnen untergeordneter Bedeutung, welche mit Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse und Verhältnisse, namentlich geringerer Fahrgeschwindigkeit, bezüglich der Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, sowie bezüglich der Handhabung des Betriebes den erleichterten Bestimmungen der Bahnordnung unterworfen sind. Eine Trennung nach diesen Kategorien ist jedoch deshalb nicht durchführbar, weil beide Arten von Bahnen häufig unter derselben Verwaltung stehen und nicht von einander abgesondert betrieben werden. Zu den oben genannten normalspurigen Bahnen treten noch 818,64 km schmalspurige Bahnen unter 24 Verwaltungen (1887/88 703,15 km mit 20 Verwaltungen), welche sich nach Bau und Betrieb sämmtlich als Bahnen untergeordneter Bedeutung charakterisiren, und 2 205,71 km an Anschlussbahnen für Privatzwecke. Die Eigenthumslängen, d. h. die Länge der im Eigenthum der betreffenden Verwaltungen befindlichen Strecken, stellen sich bei den einzelnen Gruppen wie folgt: Es hatten die Staatsbahnen und die auf Rechnung des Staates verwalteten Bahnen eine solche von 35 230,02 km (1887/88 34 394,07 km), die Privatbahnen unter Staatsverwaltung von 103,94 km (93,50 km in 1887/88), die Privatbahnen unter eigener Verwaltung von 4 748,76 km (4 669,38 km in 1887/88).

Zu der Gruppe der Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen gehören 1. die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit einer Eigenthumslänge von 1 123,39 km Hauptbahnen und 195,91 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 1 507,94 km. 2. Die Militär-Eisenbahn, welche vom 1. November 1888 ab dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, mit einer Eigenthums- und Betriebslänge von 45,61 km. 3. Die Preussischen Staatseisenbahnen, einschl. 11 fremden Eigenthümern gehöriger Strecken in einer Gesammtlänge von 284,93 km, mit einer Eigenthumslänge von 18 024,37 km Hauptbahnen und 5 222,02 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 23 247,83 km. Hiervon entfallen: auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Altona eine Eigenthumslänge von 929,48 km Hauptbahnen und 186,80 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 1 115,29 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin eine Eigenthumslänge von 2 547,29 km Hauptbahnen und 544,21 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 3 085,26 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Breslau eine Eigenthumslänge von 2 244,97 km Hauptbahnen und 616,08 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 2 851,09 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg eine Eigenthumslänge von 2 123,97 km Hauptbahnen und 1 914,34 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 4 050,04 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld eine Eigenthumslänge von 1 033,75 km Hauptbahnen und 306,45 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 1 340,20 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt eine Eigenthumslänge von 1 718,90 km Hauptbahnen und 52,60 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 1 768,61 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. eine Eigenthumslänge von 1 112,55 km Hauptbahnen und 139,10 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 1 273,56 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover eine Eigenthumslänge von 1 806,96 km Hauptbahnen und 250,91 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 2 057,87 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Köln (linksrheinischen) eine Eigenthumslänge von 1 356,11 km Hauptbahnen und 487,29 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 1 844,46 km; auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinischen) eine Eigenthumslänge von 1 504,11 km Hauptbahnen und 568,61 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 2 059,54 km; auf den Bezirk der

*) Im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW., Kochstrasse 68—70, erschienen.

**) Siehe zuletzt Jahrg. 1889 Nr. 11 S. 99 fg. d. Ztg.

Eisenbahndirektion Magdeburg eine Eigenthumslänge von 1 646,28 km Hauptbahnen und 155,63 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und eine Betriebslänge von 1 801,91 km. 4. Die Bayerischen Staatseisenbahnen mit einer Eigenthumslänge von 3 918,58 km Hauptbahnen und 808,01 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 4 645,91 km. Mit eingerechnet sind hierbei die im Eigenthum des Herzogthums Sachsen-Meiningen befindlichen Strecken von der Meiningenschen Grenze bei Mellrichstadt bis Meiningen und von Ludwigstadt bis nach Lehesten. 5. Die Sächsischen Staatseisenbahnen, einschl. der dem Sachsen-Altenburgischen Staate und dem Staate Reuss j. L. gehörigen Strecken Meuselwitz-Ronneburg und Sächsische Grenze bei Langenbach-Schleiz, mit einer Eigenthumslänge von 1 699,80 km Hauptbahnen und 525,54 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 2 256,35 km. 6. Die Württembergischen Staatseisenbahnen mit einer Eigenthumslänge von 1 441,49 km Hauptbahnen und 126,92 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 1 560,93 km. 7. Die Badischen Staatseisenbahnen, einschl. der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen von 97,95 km Länge, mit einer Eigenthumslänge von 1 147,40 km Hauptbahnen und 208,28 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 1 383,41 km. 8. Die Main-Neckarbahn mit einer Eigenthumslänge von 96,84 km Hauptbahnen und 1,89 km Bahnen untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 99,17 km. 9. Die Oberhessischen Eisenbahnen, deren Eigenthumslängen 175,82 km Hauptbahnen und 32,63 km Bahnen untergeordneter Bedeutung betragen. Die Betriebslänge beläuft sich auf 208,43 km. 10. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen, bei denen die dem Preussischen Staate gehörige Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn von 52,37 km, die dem Staate Bremen gehörige Strecke Bremen bis Bremische Grenze von 0,36 km, die Essen-Löninger Bahn von 13,63 km und die Jever-Karolinensieler Bahn von 18,12 km Länge mit eingerechnet sind, mit einer Eigenthumslänge von 331,51 km Hauptbahn und 62,93 km Bahn untergeordneter Bedeutung und einer Betriebslänge von 409,35 km. 11. und 12. Die dem Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha gehörige Friedrichrodaer Bahn und die dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar gehörige Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn, welche unter Privatverwaltung stehen und eine Eigenthumslänge von bezw. 8,92 km und 32,16 km Bahn untergeordneter Bedeutung und eine gleiche Betriebslänge haben.

Die unter Staatsverwaltung stehenden 6 Privatbahnen, deren Betriebslänge bereits oben mitgetheilt ist, haben zusammen eine Eigenthumslänge von 26,61 km Hauptbahn und 77,33 km Bahn untergeordneter Bedeutung, die 61 Privatbahnen unter eigener Verwaltung zusammen eine solche von 2 941,00 km Hauptbahn und 1 807,76 km Bahn untergeordneter Bedeutung.

Die Länge der durchgehenden Geleise beträgt bei der ersten Gruppe 35 230 km erstes, 11 151,46 km zweites und 79,45 km drittes und mehr Geleise, ausserdem 15 041,82 km sonstige Geleise, zusammen 61 502,75 km. Bei der zweiten Gruppe 103,94 km erstes und 32,83 km sonstige Geleise, zusammen 136,77 km, bei der dritten 4 748,7 km erstes, 697,90 km zweites Geleise, ausserdem 1 409,97 km sonstige Geleise, zusammen 6 856,63 km. Bei allen drei Gruppen zusammen beträgt die Länge der durchgehenden Geleise 40 082,70 km erstes, 11 849,36 km zweites, 79,45 km drittes und 16 484,62 km sonstige Geleise, zusammen 68 496,15 km. Die Länge der Geleise der schmalspurigen Bahnen belief sich auf 935,62 km, die der Anschlussbahnen für Privatzwecke auf 3 496,59 km.

An Stationen befanden sich auf den Staatsbahnen 3 438 Bahnhöfe, 1 480 Haltestellen und 969 Haltepunkte. Auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gab es 9 Bahnhöfe, 12 Haltestellen und 7 Haltepunkte; auf den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 456 Bahnhöfe, 379 Haltestellen und 122 Haltepunkte; auf den schmalspurigen Bahnen 352 Haltepunkte, so dass sich die Gesammtzahl der Stationen auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen auf 7 224 belief.

Was die geographische Vertheilung der Deutschen Eisenbahnen betrifft, so ist diese vom Reichs-Eisenbahnamt nach zwei Richtungen zur Darstellung gelangt. Einmal mittelst Abtheilung jeder Bahn in deren einzelne Strecken, soweit sie auf verschiedenen Deutschen, bezw. auf ausländischen Staatsgebieten belegen sind, und dann durch Nachweisung des Verhältnisses der auf die einzelnen Deutschen Staatsgebiete entfallenden Kilometerzahl von Eisenbahnen im Verhältniss zum Flächeninhalt und zur Einwohnerzahl. Es ist hierbei nur die Eigenthumslänge zu Grunde gelegt worden. Der Statistik ist ausserdem eine Karte der Deutschen Eisenbahnen nach Eigenthumslängen, der Uebersicht eine solche nach Betriebslängen beigegeben. Auf der ersten ist das Netz jeder selbständigen Verwaltung durch eine sie von den benachbarten Verwaltungen unterscheidende selbständige Farbe gekennzeichnet, auf der zweiten sind sämmtliche von dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ressortirenden Bahnen in der gleichen Grundfarbe ausgelegt, jedoch in verschiedenen Abtönungen, je nachdem sie den Charakter von Staatsbahnen oder von Privatbahnen unter Staatsverwaltung haben.

Hinsichtlich der Staatsangehörigkeit kamen von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen 1 302,32 km auf die Reichslande und 16,98 auf Preussen; die Militär-Eisenbahn berührt nur Preussisches Gebiet; von den Preussischen Staatsbahnen, einschliesslich der für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen, liegen 21 627,91 km auf Preussischem, 142,04 km auf Sächsischem, 111,57 km auf Hessischem, 96,80 km auf Mecklenburg-Schweriner, 155,97 km auf Sachsen-Weimarischem, 72,94 km auf Mecklenburg-Strelitzer, 53,55 km auf Oldenburgischem, 352,75 km auf Braunschweigischem, 33,19 km auf Sachsen-Meiningischem, 0,93 km auf Sachsen-Altenburgischem, 117,73 km auf Sachsen-Coburg-Gothaischem, 247,57 km auf Anhaltischem, 14,84 km auf Schwarzburg-Rudolstädtischem, 49,46 km auf Schwarzburg-Sondershausischem, 9,90 km auf Waldeckischem, 16,86 km auf Reussischem (j. L.), 24,32 km auf Schaumburg-Lippeschem, 29,30 km auf Lippeschem, 38,91 km auf Bremischem und 25,50 km auf Hamburgischem Gebiete. Ausserhalb Deutschlands gehören ferner dazu 5,28 km in Oesterreich und 19,07 km in den Niederlanden. Von den Bayerischen Staatseisenbahnen sind 4 656,86 km in Bayern, 22,50 km in Sachsen-Meiningen und 47,23 km in Oesterreich gelegen. Bei den Sächsischen Staatseisenbahnen entfallen 1 987,82 km auf Sachsen, 12,62 km auf Preussen, 40,02 km auf Sachsen-Weimar, 0,83 km auf Sachsen-Meiningen, 98,08 km auf Sachsen-Altenburg, 35,35 km auf Reuss ä. L., 25,06 km auf Reuss j. L. und 25,56 km auf Oesterreich. Bei den Württembergischen Staatsbahnen kommen 1 419,93 km auf Württemberg, 59,61 km auf Preussen, 8,08 km auf Bayern und 80,79 km auf Baden; bei den Badischen 1 247,22 km auf Baden, 20,96 km auf Preussen, 24,17 km auf Württemberg, 22,17 km auf Hessen und 41,16 km auf die Schweiz. Von der Main-Neckarbahn liegen 8,69 km auf Preussischem, 38,78 km auf Badischem und 51,26 km auf Hessischem, von den Oberhessischen Eisenbahnen 28,00 km auf Preussischem und 180,45 km auf Hessischem Gebiete. Von den Oldenburgischen Staatsbahnen kommen 82,92 km auf Preussen, 305,55 km auf Oldenburg und 5,97 km auf Bremen. Die Friedrichrodaer Eisenbahn gehört in ihrer ganzen Ausdehnung zu Sachsen-Coburg-Gotha, die Weimar-Berka-Blankenhainer zu Sachsen-Weimar.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen entfielen: auf Preussen 58,46 km, auf Sachsen 4,97 km, auf Oldenburg 5,23 km, auf Sachsen-Altenburg 13,53 km, auf Bremen 0,11 km und auf Oesterreich 21,64 km; bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung auf Elsass-Lothringen 11,72 km, auf Preussen 2 014,45 km, auf Bayern 679,55 km, auf Württemberg 16,69 km, auf Baden 26,96 km, auf Hessen 547,33 km, auf Mecklenburg-Schwerin 792,14 km, auf Sachsen-Weimar 83,13 km, auf Mecklenburg-Strelitz 109,38 km, auf Oldenburg 34,79 km, auf Braunschweig 74,24 km, auf Sachsen-Meiningen 139,19 km, auf Sachsen-Altenburg 52,09 km, auf Sachsen-Coburg-Gotha 48,11 km, auf Schwarzburg-Rudolstadt 15,45 km, auf Schwarzburg-Sondershausen 29,19 km, auf Reuss j. L. 15,04 km, auf Lübeck 46,90 km und auf Hamburg 12,41 km.

Am Schlusse des Berichtsjahres 1888/89 gehörten somit an normalspurigen Eisenbahnen zu Elsass-Lothringen 1 314,04 km, zu Preussen 23 976,21 km, zu Bayern 5 344,49 Kilometer, zu Sachsen 2 134,83 km, zu Württemberg 1 460,79 km, zu Baden 1 393,75 km, zu Hessen 912,78 km, zu Mecklenburg-Schwerin 888,94 km, zu Sachsen-Weimar 311,28 km, zu Mecklenburg-Strelitz 182,32 km, zu Oldenburg 399,12 km, zu Braunschweig 426,99 km, zu Sachsen-Meiningen 195,71 km, zu Sachsen-Altenburg 164,63 km, zu Sachsen-Coburg-Gotha 174,76 km, zu Anhalt 247,57 km, zu Schwarzburg-Rudolstadt 30,29 km, zu Schwarzburg-Sondershausen 78,65 km, zu Waldeck 9,90 km, zu Reuss ä. L. 35,35 km, zu Reuss j. L. 56,96 km, zu Schaumburg-Lippe 24,32 Kilometer, zu Lippe 29,30 km, zu Lübeck 46,90 km, zu Bremen 44,99 km und zu Hamburg 37,91 km. Ausserdem lagen von den Deutschen Eisenbahnen 99,71 km in Oesterreich, 19,07 km in den Niederlanden und 41,16 km in der Schweiz.

Von Schmalspurbahnen entfielen: auf Elsass-Lothringen 137,88 km, auf Preussen 283,70 km, auf Bayern 5,17 km, auf Sachsen 190,09 km, auf Württemberg 12,68 km, auf Baden 11,98 km, auf Hessen 18,93 km, auf Mecklenburg-Schwerin 6,61 km, auf Sachsen-Weimar 88,74 km, auf Oldenburg 7,00 km, auf Sachsen-Meiningen 36,30 km, auf Anhalt 17,50 km und auf Waldeck 2,06 km.

Im Verhältniss zum Flächeninhalt und zur Einwohnerzahl kamen für ganz Deutschland, bei einer Einwohnerzahl von 48 019 988 Seelen und einem Flächeninhalt von 540 595,96 qkm, auf je 10 000 Einwohner 8,33 km und auf je 100 qkm 7,40 km normalspuriger Bahnen. Der Einwohnerzahl nach wird dieser Durchschnitt am meisten übertroffen in Mecklenburg-Strelitz, wo auf 10 000 Einwohner 18,35 km Eisenbahn kommen, es folgen dann für dieselbe Seelenzahl Mecklenburg-Schwerin mit 15,28 km,

Oldenburg mit 11,47 km, Braunschweig mit 11,03 km, Schwarzburg-Sondershausen mit 10,44 km, Sachsen-Altenburg mit 9,95 km, Sachsen-Weimar mit 9,74 km, Bayern mit 9,71 km, Anhalt mit 9,57 km, Hessen mit 9,38 km, Sachsen-Meiningen mit 8,86 km, Baden mit 8,64 km, Sachsen-Coburg mit 8,61 km, Elsass-Lothringen mit 8,40 km, Preussen mit 8,27 km, Württemberg mit 7,21 km, Lübeck mit 6,75 km, Sachsen mit 6 45 km, Schaumburg-Lippe mit 6,33 km, Reuss ä. L. mit 6,01 km, Reuss j. L. mit 4,92 km, Schwarzburg-Rudolstadt mit 3,52 km, Bremen mit 2,65 km, Lippe mit 2,31 km, Waldeck mit 1,73 km und Hamburg mit 0,69 km.

Anders stellt sich die Reihenfolge, wenn man den Flächeninhalt der einzelnen Staaten zu Grunde legt. Es kamen dann auf je 100 qkm an normalspurigen Eisenbahnen in Bremen 17,60 km, in Lübeck 15,75 km, in Sachsen 14,24 km, in Sachsen-Altenburg 12,44 km, in Hessen 11,88 km, in Braunschweig 11,57 km, in Reuss ä. L. 11,17 km, in Anhalt 10,54 km, in Baden 9,29 km. in Hamburg 9,25 km, in Schwarzburg-Sondershausen 9,12 km. in Elsass-Lothringen 9,09 km, in Sachsen-Coburg-Gotha 8,93 km, in Sachsen-Weimar 8,66 km, in Sachsen-Meiningen 7,93 km, in Württemberg 7,49 km, in Schaumburg-Lippe 7,16 km, in Bayern 7,04 km, in Preussen und Reuss j. L. 6,90 km, in Mecklenburg-Schwerin 6,68 km, in Mecklenburg-Strelitz 6,22 km, in Oldenburg 6,21 km, in Schwarzburg-Rudolstadt 3,22 km, in Lippe 2,41 km und in Waldeck 0,88 km.

Hinsichtlich der einzelnen Preussischen Provinzen stellt sich das Verhältniss folgendermaassen: es entfallen auf je 100 qkm bezw. je 10 000 Einwohner in Ostpreussen 4,06 bezw. 7,55 km, in Westpreussen 5,19 bezw. 9,24 km, in Brandenburg 6,84 bezw. 7,18 km, in Pommern 4,68 bezw. 9,22 km, in Posen 5,67 bezw. 9 38 km, in Schlesien 7,73 bezw. 7,42 km, in Sachsen 8,39 bezw. 8,45 km, in Schleswig-Holstein 6,27 bezw. 10,06 km, in Hannover 5,67 bezw. 9,82 km, in Westfalen 10,87 bezw. 9,57 km, in Hessen-Nassau 9,06 bezw. 8,76 km, in der Rheinprovinz 11,66 bezw. 7,01 km und in Hohenzollern 7,05 bezw. 12,04 km normalspuriger Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs auf den normalspurigen Deutschen Eisenbahnen haben den Verwaltungen am Schlusse des Berichtsjahres 13 107 Lokomotiven, 24 386 Personenwagen, 262 250 Gepäck- und Güterwagen, sowie 1 604 Postwagen gedient.

An Lokomotivkilometern wurden auf den Deutschen Bahnstrecken zurückgelegt 435 494 596, davon 289 733 399 Nutzkm und an Wagenachskilometern von den Wagen Deutscher und fremder Verwaltungen 11 515 300 139. Die Personenwagen leisteten hiervon 2 019 133 815, die Gepäck- und Güterwagen 9 262 899 258 und die Postwagen 233 267 066.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre eine bedeutende Steigerung erfahren, indem 339 864 460 Personen gegen 315 991 747 Personen im Vorjahre, somit 23 872 713 Personen mehr befördert wurden. Davon benutzten 1 880 184 Personen die I. Klasse, 35 293 668 Personen die II. Klasse, 218 727 917 Personen die III. Klasse und 77 268 604 Personen die IV. Klasse. Der Rest von 6 694 087 Personen wurde auf Militärbillets und Requisitionsscheine befördert. Vereinnahmt wurden im Personenverkehre 309 922 534 *M.* gegen 293 896 921 *M.* im Jahre 1887/88, somit mehr 16 025 613 *M.*

Gegen Frachtberechnung sind an Gütern aller Art — Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh und frachtpflichtiges Dienstgut — im ganzen 197 879 930 t gegen 177 368 209 t im Jahre 1887/88 befördert worden. Der Güterverkehr steigerte sich hiernach gegen das Vorjahr um 20 511 721 t. — Die Einnahmen aus dem Güterverkehre überstiegen die des Vorjahres um 59 958 829 *M.*, indem selbige sich von 750 733 074 *M.* im Jahre 1887/88 auf 810 691 903 *M.* vermehrten.

Die Gesammt-Bauaufwendungen beliefen sich im Berichtsjahre auf 9 834 309 100 *M.* Hierin befinden sich auch die in Frage kommenden Kursverluste, Zinsen während der Bauzeit und dergleichen, jedoch unter Absetzung von etwaigen Ueberschüssen der auf Baufonds betriebenen Strecken, von Rückeinnahmen, Kursgewinnen, Verwendungen aus Betriebseinnahmen, von Beihilfen, Zinsen für angelegte Geldbestände und von sonstigen Einnahmen.

Die gesammten Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere Verwaltungen, betrugen 1 166 621 548 *M.* gegen 1 089 621 592 *M.* im Vorjahre, während die Betriebsausgaben, ausschliesslich der vorerwähnten Kosten usw., 619 542 723 *M.* gegen 574 106 827 *M.* betrugen.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen:

Laufende Nr.	bei den	Ueberschuss						
		überhaupt *M.*	in Hunderttheilen: der Roheinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses	in Hunderttheilen: der Baukosten der betriebenen Strecken	in Hundertheilen: des verwendeten Anlagekapitals der betriebenen Strecken	auf 1 km Betriebslänge *M.*	auf 1000 Nutzkilometer *M.*	auf 1 000 Wagenachskilometer *M.*
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	511 659 435 (483 841 087)*)	46,89 (47,38)	5,83 (5,60)	5,51 (5,28)	14 634 (14 197)	1 918 (1 923)	47 (48)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	718 020 (754 622)	39,50 (40,17)	3,87 (4,18)	3,68 (3,96)	7 472 (8 071)	1 558 (1 651)	67 (68)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	34 701 370 (30 919 056)	47,12 (46,52)	4 63 (4,33)	4 65 (4,32)	7 438 (7 070)	1 541 (1 516)	55 (55)
4	bei sämmtlichen Bahnen (laufende Nr. 1—3)	547 078 825 (515 514 765)	46,89 (47,31)	5,73 (5,50)	5,44 (5,21)	13 772 (13 373)	1 888 (1 892)	48 (48)

*) Die in Klammern stehenden Ziffern sind die Ergebnisse des Jahres 1887/88.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 12,47 km lange Strecke Lindern-Heinsberg der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, welche voraussichtlich im Monat Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1785 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das von dem Preisausschusse des Vereins festgestellte Preisausschreiben für den 8 jährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1883 bis 15. Juli 1891 (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1789 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1807 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vorlagen für die Berliner Technikerversammlung (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1823 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1831 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Belgischen, Schweizerischen und Skandinavischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend die vom 1. k. Mts. ab gültigen „Ausführungs-Vorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Zu einem Antrage (v. Balan und Genossen) auf Ermässigung der Tarife für landwirthschaftliche Produkte auf dem Wege von den Ostprovinzen nach dem Westen der Monarchie ist folgender weiterer Antrag gestellt worden: „Die Regierung zu ersuchen, zur Erleichterung des Versandes von Getreide, Malz, Mühlenfabrikaten usw. auf den Staatseisenbahnen einen Tarif einzuführen, welcher die bestehenden Frachtsätze auf weitere Entfernungen in fallender Skala erheblich herabmindert".

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses ist die Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage unverändert angenommen worden, welche das Abgeordnetenhaus selbst am heutigen Tage (23. April) in zweiter Lesung berathen und angenommen hat. Die zweite Berathung des Gesetzentwurfs betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes fand gestern (am 22. d. Mts.) statt und wurde derselbe unverändert angenommen.

In der Eisenbahn-Tarifkommission des Preussischen Abgeordnetenhauses hatte neuerdings der Abg. Broemel Anträge gestellt auf Aufhebung der Rückfahrkarten und zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, sowie Einführung einer allgemeinen Ermässigung des Normal-Personengeldtarifes um mindestens 25 %. Die Kommission hat diese Anträge abgelehnt. Ebenso wurde der Antrag auf versuchsweise Einführung des Lokal-Zonentarifs, nach dem Muster des auf der Berliner Stadtbahn bestehenden, abgelehnt. Regierungsseitig wurde im Laufe der Diskussion wiederum mitgetheilt, dass die Regierung im Begriff stehe, mit den übrigen Bundesstaaten Vereinfachungen des Tarifs herbeizuführen. Zu bestimmten Vorschlägen Stellung zu nehmen, sei die Regierung zunächst noch nicht in der Lage.

Eröffnungen.

Die Eröffnung der 22,687 km langen Bahnlinie Neustrelitz-Wesenberg-Mirow, deren Betriebsvorstand in Wesenberg domizilirt ist, findet am 17. Mai d. J. statt.

Am 1. Mai d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt an der Bahnstrecke Eisenach-Bebra der Haltepunkt Obersuhl für den Personenverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Berlin: Eisenbahn-Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Templin nach Prenzlau, sowie für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung von Beeskow einerseits über Storkow nach Königs-Wusterhausen, andererseits nach Lübben beauftragt worden.

Nachträgliche Anweisungen bei Beförderung von Gütern.

Wie die „Voss. Ztg." erfährt, hat das Recht der Versender zur Ertheilung nachträglicher Anweisungen über die zur Beförderung aufgegebenen Güter, so lange dieselben dem Adressaten noch nicht ausgeliefert sind, auf den Deutschen Eisenbahnen neuerdings eine allgemeine Regelung erfahren, welche in folgenden Bestimmungen niedergelegt ist: 1. Nachträgliche Anweisungen des Versenders wegen Zurückgabe der Güter oder Auslieferung an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger, welche nicht durch Vermittelung der Aufgabestation gegeben werden, bleiben unbeachtet. 2. Dergleichen Anweisungen sind sowohl bei Stückgütern, wie bei Wagenladungsgütern ohne weiteres anzunehmen, wenn die Bestimmungsstation unverändert bleibt. 3. Für Anweisungen, durch welche die Bestimmungsstation geändert wird, gelten dem Inhalt nach folgende Bestimmungen: a) Bei Stückgütern werden nachträgliche Anweisungen, das Gut nach der Aufgabestation zurück oder nach einer andern Station angenommen, wenn der Werth des Gutes für die auflaufenden Kosten Deckung bietet. Die Ausführung erfolgt in der Regel erst nach erfolgter Ankunft der Güter auf der Bestimmungsstation. b) Bei Wagenladungen ist auch Anhalten auf einer Unterwegsstation und Rückdirigirung nach dem Aufgabeort oder einer neu angegebenen Bestimmungsstation zulässig, sofern Zollvorschriften, Wagenübereinkommen oder Betriebsrücksichten nicht entgegenstehen. Der Absender muss sich verpflichten, für alle aus der nachträglichen Anweisung entstandenen Kosten und für etwaigen Schaden, der infolge unterlassener oder mangelhafter Ausführung der Anordnung entstehen könnte, aufzukommen. c) Im Fall das Gut auf einer Unterwegsstation angehalten und von dort aus, sei es nach dem Aufgabeort zurück, sei es nach einer andern Station befördert wird, ist die Frist von der Aufgabestation bis zu dieser Unterwegsstation, zutreffenden Falles von da ab bis zur neuen Bestimmungsstation zu berechnen. Lautet die Anweisung des Absenders lediglich auf Zurückgabe des Gutes auf einer Unterwegsstation, so greifen für die Erhebung von Fracht und Reugeld die Bestimmungen im § 60 des betreffenden Reglements sowie des Neben-Gebührentarifs Platz.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nach dem 1889er Abschluss betragen die Bruttoeinnahmen in 1889 20 084 142 *M.* (gegen 18 937 936 *M.* in 1888); davon für Personen 4 190 525 (3 961 095) *M.*, für Güter 10 503 255 (9 784 678) *M.*, für Kohlen 3 475 368 (3 504 280) *M.*, Diverse 1 914 992 (1 687 872) *M.*, Ausgaben 10 801 430 (rund 9 830 000) *M.*, Mehr der Einnahmen 53,78 (51,93) %, Aktivrest 9 259 711 (9 102 426) *M.*, Aktienzinsen 2 070 398 (2 067 951) *M.*, Prioritätszinsen 4 000 259 (3 819 864) Mark, Amortisation 1 047 428 (957 800) *M.*, Ueberschuss 2 141 621 (2 256 810) *M.*, Präzipuum 1 115 532 (1 115 532) *M.*, Ueberschuss 1 026 091 (1 141 277) *M.* Das Erträgniss der Ludwigsbahn beträgt 9,8, der Maxbahn 6,6, und der Nordbahn 4,8 %. Das finanzielle Ergebniss des laufenden Jahres dürfte, wie der Bericht hinzufügt, dadurch beeinträchtigt werden, dass für den Güterverkehr die Umrechnung des Tarifs in Aussicht genommen ist, um auch den Pfälzischen Verkehrsinteressenten die billigeren Frachtsätze nicht vorzuenthalten, welche von den Preussischen Staatsbahnen berechnet werden und von den Bayerischen Staatsbahnen zum 1. Juli d. J. eingeführt werden sollen. Dadurch dürfte, zumal der Kohlenverkehr keinen Mehrertrag erhoffen lässt, das Erträgniss nicht unwesentlich geschmälert werden, auch wenn, woran zu zweifeln kein Anlass sei, der Verkehrsaufschwung der letzten Jahre ununterbrochen fortdauert. Dieser voraussichtlichen Mindereinnahme werden grosse Beträge Mehrausgaben, besonders durch Preissteigerung der wichtigsten Betriebsmaterialien gegenüberstehen. Auch die Verzinsung und Tilgung der Anleihe erfordert für 1890 215 061 *M.* mehr. Dagegen dürfte die 1888 beschlossene Erhöhung des Anlagekapitals der Maxbahn um die Baukosten der Lokalbahn Rohrbach-Klingenmünster mit 504 000 *M.* voraussichtlich nicht mehr im laufenden Jahre den Betrieb mit den Zinsen belasten.

Hessische Ludwigsbahn.

Der Verwaltungsrath schlägt eine Dividende von 4⅔ % vor, bei einer Dotation des Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linie mit 700 000 *M.* und der Pensionskasse mit 100 000 *M.* Hiernach soll $^1/_6$ % Dividende auf ein Aktienkapital von etwa 111 900 000 *M.* mehr gezahlt werden. Es erfordert das etwa 200 000 *M.* Ausserdem sind nach den Angaben für Zinsen der Baukapitalien etwa 70 000 *M.* mehr zu verausgaben gewesen. Die Dotirung der beiden oben bezeichneten Fonds ist die gleiche geblieben. Die Mehreinnahme ist um etwa 1 113 000 *M.* gestiegen, die Ausgaben nur um etwa 800 000 *M.* Der „Berl. Act." nimmt an, dass 50 % dieser Mehrausgaben auf die Steigerung infolge der Erhöhung der Einnahmen zu rechnen sei, dann bleiben etwa 400 000 *M.* als Folge der Erhöhung der Preise, der Löhne usw. Der Gesammtausgabe von 9¾ Millionen Mark gegenüber ist das nicht viel. Der Prozentsatz der Betriebsausgabe beträgt für 1889: 53,5 %, für 1888 allerdings nur etwa 50 %. — Genauer dargestellt sind die Ziffern des Abschlusses die folgenden:

	1889 *M.*	1888 *M.*
Betriebseinnahmen	19 218 341	18 105 675
Betriebsausgaben	9 776 607	8 994 899
Rest	9 441 734	9 110 776
Zuschuss des Erneuerungsfonds und Zinsgarantie	1 055 245	1 108 692
Gesammtrest	10 496 979	10 219 468
Dividende	5 222 000 (4⅔ %)	5 035 500 (4½ %)
für Anleihen	3 981 189	3 911 906
Erneuerungsfonds	700 000	700 000
Pensionsfonds	100 000	100 000
Vortrag	307 064	291 611
Tantieme	186 726	180 451

Ein Vergleich zwischen den Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen.

Von E. B. Darsey.*)

Als der Verfasser vor einigen Jahren in England war, glaubte er sich ein Verdienst zu erwerben, indem er auf Grund seiner Studien des Englischen Eisenbahnwesens in einer durch Vortrag zu veröffentlichenden Abhandlung den Amerikanischen Eisenbahntechnikern die Vortheile des vorzüglichen Baues und der vervollkommneten Einrichtungen der Englischen Eisenbahnen vor Augen führte, um sie zur Nachahmung dieser

*) Vortrag, gehalten am 17. September 1889 in der Abtheilung für Mechanik der British Association.

musterhaften Ausführungen anzuregen. Er beabsichtigte, den Nachweis zu führen, dass die Ersparnisse an Betriebskosten in diesem Falle so beträchtlich sind, dass sie die höheren Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals mehr als aufwiegen. Der Vortrag sollte im September 1884 vor der American Society of Civil Engineers gehalten werden. Die Sammlung der erforderlichen Zahlennachweise erforderte indessen längere Zeit, und nachdem der Verfasser dazu gelangt war, dieselben zu untersuchen und mit denjenigen der Amerikanischen Bahnen zu vergleichen, fand er zu seinem Erstaunen, dass die Betriebskosten der mangelhaft gebauten Amerikanischen Bahnen viel geringer waren, als die der mustergültig angelegten Englischen. Da er zunächst an einen Irrthum in den Zahlenangaben glaubte, verschob er seinen Vortrag, um zunächst beim nächsten Aufenthalt in England eine Berichtigung derselben vorzunehmen. Es stellte sich dabei jedoch heraus. dass die Angaben richtig waren. Der Vortrag fand daher erst am 24. Juni 1885 statt.

Der Bau der Eisenbahnen erfolgt in England und in Amerika von ganz verschiedenem Standpunkte aus. Infolge der für Bahnbauten in England vorhandenen reichen Mittel werden die Eisenbahnen in vollkommenster Weise mit den günstigsten Neigungs- und Krümmungsverhältnissen angelegt, während man in Amerika wegen der Knappheit der Mittel zu der billigsten Ausführungsweise unter Zulassung starker Steigungen und scharfer Krümmungen und unter Anwendung entsprechend gebauter Betriebsmittel gezwungen ist.

Dieser Umstand veranlasste die allgemeine Einführung des Drehgestelles bei den Betriebsmitteln, welches sanft selbst Krümmungen bis zu 20 m Radius durchfährt und dabei eine wesentlich geringere Reibung und Abnutzung ergibt, als die Englischen Untergestelle mit ihrem langen festen Radstande. Als eine geschichtliche Thatsache kann hierbei angeführt werden, dass eine der ersten von Stephenson in der gewöhnlichen Weise mit langem, festem Radstande gebauten Lokomotiven, welche nach Amerika kam, sich gegenüber der mangelhaften Ausführung der mit scharfen Krümmungen angelegten Bahn als unbrauchbar erwies und recht gute Dienste that, nachdem sie mit einem Drehgestell versehen worden war. Die starken Steigungen auf den Amerikanischen Bahnen zwangen dazu, die todte Last der Betriebsmittel im Verhältniss zur Nutzlast möglichst zu vermindern und dieser Umstand erklärt den wesentlichen Unterschied zwischen dem Verhältniss von Eigengewicht zur Nutzlast bei den Englischen und Amerikanischen Fahrzeugen.

Im Gegensatze zu den Amerikanischen Bahnen wird bei den Englischen keine Statistik über die beförderte Tonnenzahl, die geleisteten Personenkilometer oder die Durchschnittstarifsätze für einen Tonnen- oder Personenkilometer geführt. Auf Grund sehr eingehender Untersuchungen ist der Verfasser indessen zu der Ueberzeugung gelangt, dass der durchschnittliche Frachtsatz für 1 tkm auf den Englischen Eisenbahnen mehr als 6,8 ₰ beträgt; um jedoch nicht zu ungünstig zu rechnen, ist für die Englischen Bahnen allgemein nur ein Frachtsatz von 5,4 ₰ für 1 tkm angenommen, wofür der Unterschied zwischen der Englischen Tonne (2 240 Pfund = 1 016 kg) und der im Amerikanischen Eisenbahnwesen gebräuchlichen (2 000 Pfund = 907 kg*) unberücksichtigt geblieben ist. Die Tonnenkilometer wurden mittelst Division der nachgewiesenen Einnahmen in Pfennigen durch 5,4 gefunden. Der durchschnittliche Personen-Fahrpreis auf den Englischen Bahnen in allen Wagenklassen ist für 1 km auf 6,2 ₰ geschätzt. Die Personenkilometer wurden durch Division der erzielten Einnahmen in Pfennigen durch 6,2 erhalten. Durch die in der Zwischenzeit erfolgten weiteren Untersuchungen, sowie durch die jüngst erfolgte eisenbahnseitige Veröffentlichung der „Maximum Charges and Rates" hat die Richtigkeit der vorstehenden Annahmen ihre weitere Bestätigung gefunden. Die Englischen Eisenbahnen geben keine getrennten Nachweisungen für die Kosten des Güter- und Personenverkehrs. Aus dem Vergleich aller benutzbaren Angaben geht jedoch hervor, dass die Kosten für die Leistung eines Personen- oder Tonnenkilometers bei den wichtigsten Englischen Bahnen annähernd dieselben sind. Es ergibt sich dies namentlich aus der vergleichenden Untersuchung der Ergebnisse derjenigen Bahnen, welche sehr verschiedene Prozentverhältnisse zwischen Personen- und Güterverkehr aufweisen. Bei den Amerikanischen Bahnen wird eine sehr genaue und eingehende Statistik über die geleisteten Personen- und Tonnenkilometer, die durchschnittlichen Einnahmen aus jedem beförderten Tonnen- oder Personenkilometer und die durchschnittlichen Beförderungskosten für beide Fälle geführt.

In Nachweisung I sind die wichtigsten Englischen Bahnen mit der Pennsylvania Eisenbahn und dem Knoxville-Zweig der Louisville und Nashville Eisenbahn verglichen. Die beiden letztgenannten Bahnen können als maassgebende Vertreter der verschiedensten Gattungen Amerikanischer Bauweise ange-

*) Bei der Umrechnung der Zahlen ist überall die Englische Tonne = 1 016 kg angenommen.

Nachweisung I. Vergleich der Betriebskosten bei

Alle Zahlen, welche sich auf Kosten beziehen, sind in Pfennigen angegeben, ausschliesslich der Durchschnittskosten für 1 km Betriebslänge, welche in Reichsmark berechnet sind. 1 Pfund Sterling = 240 Pence = 4,80 Dollars = 480 Cents = 20,60 ℳ = 2 060 ₰. 1 Englische Meile = 1,610 km, 1 Englische Tonne = 1 016 kg.	Pennsylvania-Bezirk der Pennsylvania Eisenbahn	Knoxville-Zweig der Louisville und Nashville Eisenbahn
Durchschnittskosten für 1 km Betriebslänge in Mark	169,08 (ausschl. Ausrüstung)	103,38
1. Prozentantheil des ostwärts gerichteten Verkehrs an den gesammten Tonnenkilometern	77	30
2. „ „ westwärts „ „ „ „ „ „	23	70
3. Durchschnittliche Nutzlast der Güterzüge	217	156
4. Durchschnittsfrachtsatz für 1 tkm	1,70	2,17
5. Prozentverhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen	64	58
6. „ „ „ „ „ auf dem Pennsylvania-Bezirk unter Voraussetzung der gleichen Frachtsätze wie auf den Englischen Bahnen (5,4 ₰ für 1 tkm)	—	—
7. Prozentverhältniss der Einnahmensteigerung auf dem Pennsylvania-Bezirk bei Annahme der gegenwärtigen Betriebskosten und der Englischen Frachtsätze (5,4 ₰ für 1 tkm)	—	—
8. Prozentverhältniss der Ausgaben für Ab- und Zufuhr, Laden usw. (traffic expenses [coaching and merchandise]) zu den gesammten Betriebsausgaben	35	32
9. Durchschnittliche Beförderungskosten für 1 tkm (die Kosten der Englischen Bahnen sind durch Multiplikation des Frachtsatzes von 5,4 ₰ mit dem Prozentverhältniss der Betriebsausgaben zu den Bruttoeinnahmen [siehe oben unter 5] gefunden)	1,105	1,352
10. wie unter 9, jedoch unter Abzug der Nebenkosten (traffic expenses [coaching and merchandise]) bei den Englischen Bahnen und ohne Abzug von den gesammten Betriebsausgaben bei den Amerikanischen Bahnen	1,105	1,352
11. wie unter 9, jedoch unter Abzug der traffic expenses bei allen Bahnen	0,718	0,917
12. Durchschnittskosten für 1 Zugkm (Güter- und Personen-)	222,08	181,62
13. Kosten für 1 Zugkm bei den Englischen Bahnen, berechnet unter der Voraussetzung der gleichen Betriebskosten für 1 tkm wie bei den Amerikanischen Bahnen, mit welchen sie in Vergleich gestellt sind	—	—

sehen werden, indem die erstere derselben eine der vollkommensten, die letztere eine der billigst gebauten Bahnen darstellt. Beide liegen in hügeliger und zum Theil sehr rauher Gegend. Die Pennsylvania Eisenbahn überschreitet einen Gebirgszug in einer Höhe von 648 m über dem tiefsten Punkte der Bahn. Die in der Nachweisung I enthaltenen Zahlenangaben mit Ausschluss der Tonnen- und Kilometerzahl und des Frachtsatzes für 1 tkm auf den Englischen Eisenbahnen sind den veröffentlichten Berichten der betreffenden Eisenbahngesellschaften aus dem Jahre 1888 entnommen. In den Kosten für 1 km bei dem Pennsylvania-Bezirk der Pennsylvania Eisenbahn in Nachweisung I sind die Kosten für die Ausrüstung der Bahn nicht mit einbegriffen.

Nachweisung I zeigt sehr deutlich die verschiedenartige Betriebsweise der in Vergleich gestellten Bahnen und namentlich die Hinfälligkeit der zu Gunsten der hohen Frachtsätze auf den Englischen Bahnen zuweilen angeführten Gründe hinsichtlich der kurzen Beförderungsstrecken und der im Vergleich hierzu hohen Kosten der Aufgabe- und Empfangsstationen (terminal charges). Die Höhe dieser Kosten genau zu ermitteln, ist nicht möglich. Wenn jedoch, um ganz sicher zu gehen, unter 10 der Nachweisung I alle Nebenkosten (coaching and merchandise), welche sich bei der London und North Western Eisenbahn auf 36 % der gesammten Betriebsausgaben belaufen, abgezogen werden, während bei der Pennsylvania Eisenbahn hierfür nichts abgezogen wird, so bleiben die Kosten für die Beförderung 1 tkm auf der Englischen Bahn immer noch, und zwar um 62 %, höher. Wenn alle Nebenausgaben (coaching and merchandise) bei beiden Bahnen abgezogen werden — welches Verfahren das Genaueste sein dürfte —, stellt sich der Unterschied noch mehr, und zwar auf 149 %, zu Ungunsten der London und North Western Eisenbahn.

Das nominelle Aktienkapital der Amerikanischen Bahnen ergibt nicht die wirkliche Höhe der Anlagekosten. Bei den meisten der in den letzten 25 Jahren gebauten, d. h. bei mehr als 60 % der Gesammtlänge aller Amerikanischen Bahnen, ist das ganze Aktienkapital und in manchen Fällen auch ein grosser Theil der Obligationen den Unternehmern als Gewinn zugeflossen. Die durchschnittlichen buchmässigen Kosten der Amerikanischen Bahnen betragen für 1 km 158400 *M*, die wirklichen Durchschnittskosten wahrscheinlich unter 92400 *M*. Die Gesetzgebung in fast allen Unionsstaaten ist sehr nachsichtig den Eisenbahnunternehmungen gegenüber. Irgendwelche beliebige 3 Leute können die Erlaubniss zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn zwischen beliebigen Orten des betreffenden Staates erhalten und zwar innerhalb weniger Stunden und für einen Kostenbetrag von wenig mehr als nichts. In manchen Staaten erhält man für 10 *M* und ohne Umständlichkeiten und Bedingungen dieselben Rechte in Bezug auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, die in England nur durch einen Gesetzesakt zu erlangen sind. Die hierdurch veranlasste Ueberproduktion in Eisenbahnunternehmungen mag vom Standpunkt des Aktionärs aus wegen des hieraus entspringenden scharfen Wettbewerbs bedauerlich erscheinen, sie ist jedoch wegen der hiermit verbundenen Ermässigung der Frachtsätze zum Segen der Landwirthschaft und Industrie geworden und hat das ganze Land zu dem gemacht, was es heute ist. Dieser scharfe Wettbewerb zwingt die Eisenbahnverwaltungen zur äussersten Ausnutzung aller sich bietenden Vortheile und ist der eigentliche Urheber der heutigen Amerikanischen Eisenbahnwirthschaft. Um die Unterschiede des Englischen und Amerikanischen Eisenbahnbetriebs deutlich zu machen, ist im nachstehenden die aus dem Werke des Verfassers „English and American Railroads compared" entnommene Nachweisung II mit den dort angeführten Bemerkungen wiedergegeben. Diese Zusammenstellung zeigt, dass auf dem Pennsylvania-Bezirk der Pennsylvania Eisenbahn jährlich im Durchschnitt auf jedes Kilometer Betriebslänge der doppelte Personen- und Güterverkehr und auf jedes Kilometer eingeleisige Strecke annähernd der dreifache Verkehr entfällt.

Die durchschnittlichen Anlagekosten für 1 km betragen bei der Pennsylvania Eisenbahn ausschliesslich der Ausrüstung 169000 *M*, bei der London und North Western Eisenbahn 670000 *M*, also das Vierfache. Trotzdem die Pennsylvania Eisenbahn gewöhnlich als Durchgangslinie angesehen wird, betrug der Durchgangsverkehr auf derselben im Jahre 1888 nur 6,48 % und der Lokalverkehr 93,52 % der gesammten Tonnenzahl. Davon sind, wie Nachweisung I zeigt, 77 % ostwärts und nur 23 % westwärts gerichtet.

Aus der Zusammenstellung der gesammten Betriebsausgaben in Nachweisung II ergibt sich für die Pennsylvania Eisenbahn der Vortheil des längeren Streckentransports. Auf die übrigen Bestandtheile der Ausgaben hat dieser Umstand jedoch keinen Einfluss. Wenn die Amerikanischen Bahnen mit einer Erhöhung der Frachten bis zu dem Satze der Englischen Bahnen vorgehen würden, so liesse sich mit Sicherheit absehen, dass ein grosser, im Aufblühen begriffener Theil der Vereinigten Staaten, welcher gegenwärtig über 20 Millionen

(Fortsetzung umstehend S. 334.)

den Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen.

London und North Western			Great Northern			Midland			Great Western			Great Eastern		
	Günstigeres Prozentverhältniss gegenüber L. & N. W.			Günstigeres Prozentverhältniss gegenüber Gr. N.			Günstigeres Prozentverhältniss gegenüber Midland			Günstigeres Prozentverhältniss gegenüber Gr. W.			Günstigeres Prozentverhältniss gegenüber Gr. E.	
	Pennsylvania-Bezirk	Knoxville-Zweig		Pennsylvania-Bezirk	Knoxville-Zweig		Pennsylvania-Bezirk	Knoxville-Zweig		Pennsylvania-Bezirk	Knoxville-Zweig		Pennsylvania-Bezirk	Knoxville-Zweig
673,62	—	—	504,12	—	—	684 10	—	—	371,64	—	—	540.48	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80	174	98	60	267	164	62	255	154	65	238	142	63	249	151
5,4	215	120	5,4	215	120	5 4	215	120	5 4	215	120	5 4	215	120
52	—	—	56	—	—	52	—	—	49	—	—	54	—	—
20	160	—	20	160	—	20	160	—	20	160	—	20	160	—
615	—	—	615	—	—	615	—	--	615	—	—	615	—	—
36	—	—	34	—	—	34	—	—	29	—	—	31	—	—
2,789	152	106	3,004	172	122	2 790	152	106	2 628	138	94	2 097	162	110
1,786	62	32	1.985	80	47	1,840	66	36	1.867	68	38	2 001	81	48
1,786	149	94	1,985	176	116	1,840	156	100	1.867	160	103	2.001	178	118
175,61	—	—	144,73	—	—	144,67	—	—	151 91	—	—	146,57	—	—
Kosten	81.94	96,15	—	58.76	71,81	—	63,36	74 24	—	66,42	77,88	—	64 36	75,45
Prozent	114	83	—	147	102	—	128	95	—	129	95	—	128	94

Nachweisung II. London und North Western Eisenbahn (England) verglichen mit dem Pennsylvania-Bezirk der Pennsylvania Eisenbahn (Vereinigte Staaten).

	London und North Western		Pennsylvania-Bezirk	
	1884	1885	1884	1885
Gesammte Betriebslänge in Kilometern (ausschliesslich der Ausweichungen u. Nebengeleise)	2 916	2 943	2 368	2 444
Eingeleisige Strecken in Kilometern	630	626	1 710	1 776
Zweigeleisige „ „ „	2 038	2 051	486	488
Dreigeleisige „ „ „	45	47	122	124
Viergeleisige „ „ „	203	209	50	52
Prozentverhältniss der eingeleisigen Strecken zur gesammten Betriebslänge	22	22	72	73
Gesammtzahl der täglich über die ganze Strecke verkehrenden Züge	68	66	45	46
Durchschnittliche jährliche Zugkilometerzahl auf den Kilometer Betriebslänge	21 086	20 908	14 135	14 510
„ „ Kilometerzahl „ „ „ „				
Personen	414 361	404 079	165 310	182 256
Tonnen (zu 1 016 kg)	809 153	788 725	2 095 513	2 186 078
Personen und Tonnen	1 223 514	1 192 804	2 260 813	2 368 334
Durchschnittliche jährliche Kilometerzahl auf 1 km eingeleisiger Strecke (alles auf eingeleisige Strecken berechnet)				
Personen	213 730	207 721	120 564	133 396
Tonnen	417 367	405 440	1 527 502	1 600 032
Personen und Tonnen	631 097	613 161	1 648 066	1 733 428
Durchschnittliche beförderte Last der Güterzüge in Tonnen (zu 1 016 kg)	79	79	208	213
„ „ Personenzahl der Personenzüge	38	37	42	45
„ „ Last aller Züge (Tonnen und Personen)	58	58	160	167

Durchschnittliche Kosten der Beförderung für 1 tkm und 1 Personenkm	1884 ₰	1885 ₰	1884 ₰	1885 ₰
Unterhaltung der Strecke	0,543	0,533	0,268	0,208
Wiederherstellung und Erneuerung der Lokomotiven	0,213	0,208	0,114	0,086
Gesammtkosten der Zugkraft	0,705	0,702	0,385	0,346
Gesammte Betriebsausgaben	2,94	2,89	1,38	1,07

Einwohner zählt und mehr als die Hälfte der ausgeführten Nährstoffe erzeugt, bald gänzlich verödet sein würde, da nur wenige Stoffe hier hergestellt werden könnten, welche die hohen Eisenbahnfrachten zu ertragen imstande sind. Der in den mittleren und westlichen Theilen der „Union" erzeugte Weizen wird über 2 500 km mit der Eisenbahn nach den Hafenorten und von da über 5 000 km zu Schiff nach Europa ausgeführt und macht in England dem heimischen Erzeugniss erfolgreiche Konkurrenz. Würde das bei gleich hohen Eisenbahnfrachten als in England möglich sein? Würden nicht die Kosten des Erzeugnisses nur gerade zur Bestreitung der Fracht ausreichen?

Aus den oben angeführten Gründen wird in Amerika alles rollende Material nach dem Drehschemelsystem gebaut. Da überdies die Erfahrung gelehrt hat, dass die Beförderungskosten bei Vermehrung der Nutzlast der Wagen unter gleichzeitig sich ergebender verhältnissmässiger Verminderung der todten Last abnehmen, so hat man die Tragfähigkeit der Wagen von 9 000 auf 27 000 kg gesteigert. Man wendet jetzt für den Bau der Wagenuntergestelle den aus schweisseisernen Röhren hergestellten Träger mit besonderer Vorliebe an, weil derselbe mit grosser Widerstandsfähigkeit und Dauerhaftigkeit zugleich die erwünschte Leichtigkeit verbindet. Die nach diesem System mit einer Tragfähigkeit von 27 000 kg erbauten offenen Wagen wiegen nicht mehr als 7 500 kg. Das System ist durch Sir James Ramsden jüngst in England eingeführt worden und hat dort ebenfalls beachtenswerthe Erfolge erzielt. Würde man in Kanada das Amerikanische Eisenbahnsystem anwenden, wenn man es nicht für das Vortheilhaftere erkannt hätte?

Dort hat man, durch den Wettkampf mit den Amerikanischen Bahnen gezwungen, bei mehreren Bahnen nachträglich das Amerikanische System eingeführt, trotzdem die betreffenden Bahnen mit Englischem Gelde erbaut waren. Es mag sehr sonderbar erscheinen, dass bei den Englischen Bahnen, als den bestgebauten der Welt, der Betrieb so wesentlich kostspieliger ist, als bei den durchweg billig und schlecht gebauten Amerikanischen. Die grossen durchgehenden Amerikanischen Bahnen könnten bei den gegenwärtig erhobenen Frachtsätzen nicht bestehen, wenn ihr Betrieb ein gleich kostspieliger wäre, wie bei den Englischen Bahnen.

(Schluss folgt.)

Aus der Schweiz.

Simplonbahn.

Bezüglich der Simplonangelegenheit hat der Bundesrath beschlossen: 1. Der Direktion der Jura-Simplonbahn mitzutheilen, dass er bereit sei, die Verhandlungen mit der Italienischen Regierung über Erstellung eines Simplontunnels mit der im Projekt vom Jahre 1882 angenommenen Höhenlage fortzusetzen. 2. Die Direktion einzuladen, dem Bundesrath mit möglichster Beförderung definitive Baupläne für den Tunnelbau und die Zufahrtslinien vorzulegen und über die muthmaasslichen Kosten des Baues eine genaue Berechnung aufzustellen, welcher ein Plan über Beschaffung der Geldmittel beizulegen ist. 3. Der Italienischen Regierung mitzutheilen, dass der Bundesrath bereit sei, auf die von ihr in der Note an den Gesandten Bavier ausgesprochene Anschauung einzugehen und er deshalb ungesäumt auch die Ausarbeitung von definitiven Plänen für den Bau des Simplontunnels anordnen und nicht unterlassen werde, dieselben s. Z. der Italienischen Regierung zum Zwecke der Fortsetzung der Unterhandlungen vorzulegen.

Jura-Simplon-Bahn.

Der Bundesrathsbeschluss, betreffend die Jura-Simplon-Aktien, lautet: 1. Es werden das Eisenbahn- und das Finanzdepartement zum Abschluss des Kaufvertrages mit Bern über 30 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn ermächtigt unter folgenden Bedingungen: Als Kaufpreis einer Prioritätsaktie wird 600 Frcs. bestimmt, zahlbar in 3 % Rententiteln zum Kurs von 90 für beide Theile mit Nutzungsanfang vom 1. Januar 1890 an. — Die Eidgenossenschaft ist berechtigt, die Rententitel gegen 12 monatliche Kündigung ganz oder serienweise jederzeit al pari, d. h. mit 100 Frcs. und 3 Frcs. Rente abzulösen. Die Rententitel werden zu 30, 150 und 300 Frcs. Rente bezw. zu 1 000, 5 000 und 10 000 Frcs. Kapital ausgestellt und erhalten 4 monatliche Kupons zu 10, 50 und 100 Frcs. Die Rententitel zu 150 und 300 Frcs. Rente können auf den Namen des Eigenthümers ausgestellt und im Stammregister eingeschrieben werden. Seitens des Bundes wird die Ratifikation des Bundesrathes und der Bundesversammlung und event. der Volksentscheid vorbehalten. Falls die Kantone Freiburg und Waadt ihre Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn verkaufen, so verpflichtet sich Bern, den Restbesitz seiner Prioritätsaktien unter den jenen Kantonen eingeräumten Bedingungen ebenfalls noch abzutreten, in keinem Falle jedoch zu weniger günstigen Bedingungen, als hier oben bestimmt sind.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Der Bundesrath hat beschlossen: In Vollziehung von § 1 Art. 2 des Schlussprotokolls der Berner Konferenz für die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 15. Mai 1886 werden

den Regierungen der dieser Uebereinkunft beigetretenen Staaten eine Anzahl Sammlungen von Verzeichnissen der auf den Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Französischen, Italienischen, Rumänischen, Serbischen und Schweizerischen Eisenbahnen zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnwagen übermittelt. Diese Verzeichnisse, deren Angaben sich theilweise auf die Mitte des Jahres 1889 beziehen, sind dazu bestimmt, die unterm 19. März 1888 mitgetheilten ähnlichen Verzeichnisse zu ersetzen. Dieselben umfassen alle Länder, welche ihre Zustimmung zu den Vereinbarungen der Konferenz vom Jahre 1886 ertheilt haben, mit Ausnahme jedoch der Niederlande. Das noch ausstehende Verzeichniss der Maximalradstände für die Niederländischen Bahnen wird nach erfolgter Vervollständigung der nöthigen Angaben den Gegenstand einer späteren Versendung bilden.

Nordostbahn.

Zwischen dem Bundesrath und der Nordostbahn besteht ein Anstand über Berechnung der Konzessionsgebühr für 1888. Die Gesellschaft beansprucht, dass für die unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1852 konzedirten Linien die Gebühr nach den Bestimmungen der Konzession berechnet werde, wonach als Maximum 500 Frcs. für die Wegstunde zu bezahlen sind; der Bundesrath dagegen nimmt den Standpunkt ein, dass jene Konzessionsbestimmungen durch Art. 19 des Eisenbahngesetzes von 1872, wonach das Maximum 200 Frcs. auf das Kilometer beträgt, aufgehoben worden seien.

Die Inhaber von Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern erhalten für den Kupon Nr. 28 eine Dividende von 50 Frcs. = 10 %.

Uetlibergbahn.

Aus den von der Verwaltung aufgestellten Zahlen ergibt es sich, dass die Lage der Gesellschaft seit dem Jahre 1879 wesentlich besser geworden ist. So zeigt das Baukonto eine Verminderung von 18 500 Frcs., ebenso die schwebende Schuld 8 196 Frcs., dagegen ist der Erneuerungsfonds um 92 054,01 Frcs. vermehrt und die verfügbaren Mittel sind um 125 686,03 Frcs. gestiegen. Gegen 59 637 im Jahre 1888 beförderte Personen wurden 1889 65 184 Personen befördert und zwar benutzten die Bergfahrt 51,1 %, die Thalfahrt 48,9 % der beförderten Personen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 95 685 Frcs. = 96,8 %, aus dem Gepäck- und Thiertransporte 927,90 Frcs. = 0,9 %, aus dem Gütertransporte 2 233,05 Frcs. = 2,3 % der Transporteinnahmen. Neben den Transporteinnahmen von 98 845,65 Frcs. sind noch an verschiedenen Einnahmen verzeichnet 2 205,95 Frcs., so dass die Totaleinnahmen 101 051,60 Francs betragen. Davon kommen in Abzug die Ausgaben im Betrage von 59 948,81 Frcs., so dass der Einnahmenüberschuss 41 102,79 Frcs. beträgt. Hierzu sind folgende Einnahmen zu zählen: Saldovortrag von 1888 17 802,80 Frcs., Ertrag verfügbarer Kapitalien 4 509,45 Frcs. und Entnahme aus dem Erneuerungsfonds 1 644,30 Frcs. Gesammttotal der Einnahmen 65 059,34 Frcs. Davon kommen in Abzug: die Konto-Korrentzinsen und Provisionen 148,95 Frcs., die letztjährige Dividende 10 000 Frcs., die Obligationenzinsen 27 000 Frcs., die Abschreibungen am Baukonto 1 052,85 Frcs., ausserordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds für 1888 3 000 Frcs., statutarische Einlage für 1889 7 000 Frcs. und zur Verfügung der Aktionäre stehen 16 857,54 Frcs.

Züricher Strassenbahn.

Das Total der Einnahmen ist 346 408 Frcs., die Ausgaben betrugen insgesammt 261 450 Frcs., der Ueberschuss der Einnahmen beträgt demnach 84 958 Frcs. Die Einnahmen aus den gewöhnlichen Billets sind gegenüber dem Vorjahre um 14 %, diejenigen aus den Abonnements um 34 % gestiegen. Im ganzen sind 353 505 (16 %) mehr Personen befördert worden. Der Einlage in den Erneuerungsfonds wurden für die Pferde, Wagen und Weichen wieder die Minimalansätze des Regulativs, für die Geleise dagegen der Maximalansatz (1,20 Frcs. für 1 000 ausgeführte Wagenkilometer) zu Grunde gelegt. Zur Verfügung der Aktionäre verbleiben 68 508,35 Frcs. Zieht man den Saldo vom Vorjahre im Betrage von 12 731,41 Frcs. davon ab, so stellt sich der Reinertrag des Jahres 1889 auf 55 776,94 Frcs. Diese Summe reicht hin, um eine Dividende von 5¾ % zu zahlen.

Verschiedenes.

Die Deutsche Eisenbahnlinie in Venezuela (Krupp) (Ferro carril allemand).

Aus Caracas wird uns geschrieben, dass die Direktion dieser Gesellschaft die dortigen Vertreter der Presse eingeladen hat, die Strecke zu besichtigen, soweit solche bis zum 11. Februar fertiggestellt war. Von Caracas bis zu dem Orte „las Adjuntas", d. h. 15 km, ist die Linie vollständig vollendet, von dort bis los Fegues (12 km) fehlt nicht mehr viel. Die 3 km von los Fegues bis el Corozal werden auch bald fertig sein. Von dem letztgenannten Platze bis „los Guayos", etwa 40 km, ist noch nichts geschehen, als dass die Kontrakte wegen der Erdarbeiten soeben unterzeichnet wurden. Auf der ganzen Strecke befinden sich 8 Tunnel, von denen die 5 zwischen las Adjuntas und los Fergues bereits abgenommen, die anderen 3 nahezu vollendet sind; der grösste in der Nähe von el Corozal ist 240 m lang. Ebenso stehen etwa $^4/_5$ der Dämme bei los Fegues bereits fertig da, sowie bei den Mauerarbeiten für die eisernen Viadukte und Brücken nur noch die Metalltheile anzubringen sind. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der ganze Bau in einer Weise gefördert wurde, die dem Deutschen Unternehmungsgeist Ehre macht.

Jaffa-Jerusalem.

Aus Jaffa wird unterm 6. April der „Nat.-Ztg." berichtet:

Vor einigen Tagen fand die offizielle Ceremonie der Inangriffnahme des Eisenbahnbaues der Linie Jaffa-Jerusalem statt. In der Nähe von Jaffa wurde eine Stelle bestimmt, auf welcher der erste Spatenstich zu geschehen hatte. Eine zahlreiche Volksmenge hatte sich versammelt; besonders eingeladene Gäste waren aus Jerusalem und Jaffa gekommen, darunter Réchard Pascha, der Gouverneur des Paschaliks Jerusalem, sowie der Hauptförderer der Bahnsache, Bankier Frutiger, und die Lokalbehörden. Der Platz war mit Fahnen und Triumphbogen hübsch ausgestattet. Wir wollen hoffen, dass dem Unternehmen der „Société Anonyme Ottomane" fernerhin keine Hindernisse bereitet werden, damit das für das heilige Land so bedeutungsvolle Werk in dem dafür bestimmten Zeitraum von 2 Jahren ausgeführt werden kann.

Samarkand-Taschkent.

Nachdem das Russische Verkehrsministerium aus dem Staatsschatze die Mittel zugewiesen erhalten hat, haben die Vorarbeiten zum Bau der Eisenbahnlinie Samarkand-Taschkent, der Fortsetzung der Transkaspibahn, begonnen. Die Linie nimmt nicht die direkte Richtung nach Taschkent, sondern geht durch den angebauten Theil des Distriktes von Chodschent, also nach dem Syr Darja und dann thalabwärts, um mit der fruchtbaren Provinz Fergana und dem Kohlenbecken von Turkestan Fühlung zu erhalten. Die Bahn ist von Taschkent nach Westsibirien weiter zu führen.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Schuldbarer Mangel an Voraussicht.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der wirklichen Voraussicht ist ein verschuldeter Mangel an Voraussicht allerdings gleichzustellen. Bei der Frage, ob ein solcher Mangel anzunehmen, ist indess von dem Maasse an Geisteskräften auszugehen, welches bei dem Handelnden vorauszusetzen ist. Dieses Maass führt aber im vorliegenden Falle nicht dazu, dass der Angeklagte, ein früherer Bahnwärter, welcher bei Behandlung eines Oberschenkelbruchs einen Pappverband angewendet hatte, die unbedingte Nothwendigkeit eines Gypsverbandes, welche als ein Ergebniss der neueren Wissenschaft erscheint, hätte ansehen müssen. Daraus, dass, wie festgestellt, nach den anerkannten Regeln der neueren Heilkunde bei Oberschenkelbrüchen die Anlegung eines Gypsverbandes eine Nothwendigkeit sei, kann nicht gefolgert werden, dass auch Angeklagter diese Nothwendigkeit hätte erkennen können und müssen, und zwar auch dann nicht, wenn man annimmt, Angeklagter sei als praktizirender Heilkünstler verpflichtet gewesen, die Fortschritte der neueren Heilkunde zu verfolgen. Denn es steht nicht fest, ob Angeklagter bei allem Eifer in dieser Richtung in der Lage gewesen wäre, bis zur Einsicht von der Nothwendigkeit eines Gypsverbandes bei Oberschenkelbrüchen durchzudringen. Eine ganz andere Frage ist die, ob nicht schon darin ein fahrlässiges Handeln zu erblicken ist, wenn Personen ohne die erforderliche Vorbildung, welche bei Aufwendung aller ihnen möglichen Sorgfalt nicht den Blick und die Voraussicht eines wissenschaftlich und praktisch ausgebildeten Arztes haben können, der Heilkunde und insbesondere der Behandlung schwieriger Fälle sich befleissigen." — Zur Anwendung der Vorschrift des § 230 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. ist nicht erforderlich, dass die geübte Thätigkeit als hauptsächliche Lebensthätigkeit erscheint, wenn sie nur eine fortgesetzte und auf Erzielung eines Erwerbes gerichtet ist. Letzteres Moment trifft auch dann zu, wenn Bezahlung genommen, wenn auch nicht gefordert zu werden pflegte." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 6. Februar 1890; Jurist. Wochenbl. 1890 S. 103 f.)

Berichtigung.

In dem Aufsatz „Das Steiermärkische Lokalbahngesetz" muss es in Nr. 27 S. 278 in der 2. Spalte, 2. Zeile von unten statt 1889 „1886" und in Nr. 28 S. 288 in der 2. Spalte, 20. Zeile von unten statt Westbahnen „Weltbahnen" heissen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Kray für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgut-Verkehr. Am 1. Mai d. J. wird die seither auf den Güterverkehr der angeschlossenen Zechen beschränkte Station Kray unseres Verwaltungsbezirks auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern anderer Versender und Empfänger eröffnet.

Köln, den 17. April 1890. (890)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Belgisch - Deutsche Eisenbahn - Verbände. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 19. März d. J. wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass der Theil I für die Belgisch-Deutschen Verbände nicht am 1. Mai d. J., sondern voraussichtlich erst am 1. Juni d. J. zur Einführung gelangen wird.

Köln, den 23. April 1890. (891)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Juni d. J. tritt unter dem Titel **Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr**
Gütertarif
Theil II,
Hefte A, B und C,
ein neuer Gütertarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), einschliesslich der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn, und Elberfeld, einschliesslich der Eisern - Siegener Eisenbahn
einerseits und
Stationen der Belgischen Staatsbahnen und mehrerer anderen Belgischen Bahnen, sowie der Grossen Belgischen Centraleisenbahn
andererseits
in Kraft.

Durch diesen Gütertarif werden die nachbezeichneten Gütertarife nebst Nachträgen aufgehoben:

1. Bergisch - Märkisch - Belgischer Verbands - Güterverkehr, Theil I.
Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits, via Bleyberg vom 1. Januar 1880;

2. Bergisch - Märkisch - Belgischer Verbands - Güterverkehr, Theil II.
(Transittarife) vom 10. Januar 1880;

3. Bergisch - Märkisch - Grand - Central - Belge Verbands - Güterverkehr, Theil I.
Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grand-Central-Belge Bahn andererseits, via Aachen-Maestricht resp. Dalheim-Roermonde vom 1. Juli 1881;

4. Bergisch - Märkisch - Grand - Central - Belge Verbands - Güterverkehr, Theil II.
(Transittarife) vom 1. August 1880;

5. Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr.
Tarife für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits,
Heft II vom 15. September 1880,
„ III „ 15. „ 1880;

6. Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr.
Tarife für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahnen und der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Saarbrücker- und Moselbahn andererseits,
Heft IVb 1. Abtheilung vom 1. Mai 1882,
„ IVb 2. „ „ 1. „ 1882;

7. Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr.
Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen den Belgischen Seehafenstationen und Terneuzen einerseits und Stationen der Mosel- und Saarbrücker-Bahn andererseits,
Heft IVa vom 1. Februar 1884.

Der neue Gütertarif weist neben vielfachen Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen auf. Ferner wird er keine Frachtsätze für den Verkehr mit denjenigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover enthalten, welche sich gegenwärtig noch in dem unter 5 bezeichneten Gütertarife befinden; die bisherigen Frachtsätze für diese Stationen bleiben daher bis auf weiteres noch in Kraft.

Weitere Auskunft über den neuen Gütertarif ertheilen die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (links- und rechtsrheinisch).

Köln, den 16. April 1890. (892)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab finden die im Verkehre zwischen Lindau bezw. Friedrichshafen einerseits und verschiedenen Sächsischen Stationen andererseits bestehenden Ausnahmesätze für Metalle und Metallwaaren sowie Holzwaaren (Ausnahmetarife Nr. 20 bezw. 10) nur noch Anwendung für Sendungen, welche nachweisbar über diese Stationen hinaus nach der Schweiz bezw. Vorarlberg abgefertigt werden. Ebenso gelten die Ausnahmesätze für Romanshorn, Rorschach und Bregenz nur für Sendungen nach diesen Stationen. Für Lindau bezw. Friedrichshafen loco sowie für Sendungen aus der Schweiz kommen von dem gedachten Tage ab die Frachtsätze der gewöhnlichen Stückgutklasse zur Anwendung.

Dresden, den 18. April 1890. (893)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Mai l. J. tritt zum Süddeutschen Donauumschlags-Tarif vom 1. März 1887 der Nachtrag V in Kraft, welcher Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen, der Tariftabellen A und B sowie der Verkehrsleitungs-Vorschriften enthält.

München, den 12. April 1890. (894)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangt der Nachtrag I zu Theil IV Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischen Verbands-Gütertarifs vom 1. September 1889 zur Einführung, welcher unter anderm Stationstarife für Freilassing, Kempten und Kitzingen enthält.

München, den 12. April 1890. (895)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu dem seit 1. Januar 1887 in Geltung stehenden provisorischen Tarifhefte für den Verkehr der Preussischen Staatsbahnstationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau mit Schweizerischen Stationen tritt am 1. Mai 1890 der 3. Nachtrag in Kraft. Ausser bereits früher im Verfügungswege eingeführten Tarifmaassnahmen enthält derselbe: Ermässigung sämmtlicher Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Hohlglaswaaren, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 10 für Güter aller Art (Genf tr.-Leipzig) und einen ebenfalls neuen Ausnahmetarif Nr. 11 für Sensen und Sicheln (Genf tr.-Leipzig).

Karlsruhe, den 17. April 1890. (896)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. tritt zum Lokalgütertarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die Verkehrsbeschränkung bezüglich des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien tritt erst am 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen, durch welche auch Druckexemplare des Nachtrages käuflich zu beziehen sind.

Cüstrin II, den 17. April 1890. (897)
Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Tarifnachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 15. Juni d. J. Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen, durch welche auch Druckexemplare des Nachtrages käuflich zu beziehen sind.

Cüstrin II, den 17. April 1890. (898)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-gesellschaft,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Juni d. J. ab finden die im Verkehre zwischen Konstanz und verschiedenen Sächsischen Stationen bestehenden Stückgut - Ausnahmesätze (Ausnahmetarif 8) für Metalle und Metallwaaren sowie für Holzwaaren nur noch Anwendung für Sendungen, welche nachweisbar über diese Station hinaus nach der Schweiz bezw. Vorarlberg verfrachtet werden. Für Konstanz loco sowie für Sendungen aus der Schweiz kommen von da ab die Sätze der gewöhnlichen Stückgutklasse zur Anwendung.

Dresden, den 18. April 1890. (899)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Niederdeutscher Verband. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Hermeskeil des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den vom 1. Juni 1888 ab gültigen Gütertarif für den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 53 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Trier r. Mosel zu Grunde gelegt.

Köln, den 18. April 1890. (900)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband sowie Berlin-Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Die Sätze des Ausnahmetarifs für Metalle und Metallwaaren als Stückgut (Ausnahmetarif 21/22 bezw. 2 unter Ziffer 6) mit Konstanz, Friedrichshafen und Lindau werden bezüglich des Verkehrs nach und von diesen Stationen selbst mit dem 1. Juni d. J. aufgehoben. Von diesem Tage ab haben die bezeichneten Frachtsätze nur noch für solche bezügliche Sendungen Geltung, welche nachweisbar über die genannten Stationen hinaus nach der Schweiz bezw. Vorarlberg zur Abfertigung gelangen.

Erfurt, den 17. April 1890. (901)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch - Oesterreichisch - Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1890 werden die Stationen Maros-Ludas und Vajda-Hunyad der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in den Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borke-Ausnahmetarif vom 1. August 1888 mit direkten Frachtsätzen für Borke (Ausnahmetarif D) aufgenommen und zwar kommen zur Erhebung:

a) Für Maros-Ludas die Frachtsätze der Station Torda (Ung. Staatsb.) + 0,06 *M.* pro 100 kg mit den für diese Station bestehenden Kurszuschlägen.
b) Für Vajda-Hunyad die Frachtsätze der Station Varalja-Hátszeg (Ung. St. B.) + 0,03 *M.* pro 100 kg mit den für diese Station bestehenden Kurszuschlägen.

Breslau, den 17. April 1890. (902)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Die im Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1887 für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach den Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. auf Seite 12 und bezw. 13 befindlichen Frachtsätze vom Schnittpunkt nach den Stationen Lieben, Prag und Wisocan werden mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J. auf 37,3 kr. für 100 kg für alle drei Stationen ermässigt.

Breslau, den 19. April 1890. (903)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-Russischer Verkehr. Für Sendungen getrockneten Obstes in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Ungeni tr. der Russischen Südwestbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel, deren überseeische Ausfuhr spätestens nach 6 Monaten vom Tage des Eintreffens auf der Bestimmungsstation nachgewiesen wird, gelten von sogleich für die Strecke Prostken tr. -Königsberg, Pillau und Memel folgende Frachtsätze: Prostken tr. -Königsberg 52,37 *M.*, Prostken tr. -Pillau 62,31 *M.* und Prostken tr. -Memel 69,74 *M.* für den Wagen mit 10 000 kg einschliesslich Umladegebühr. Die näheren Bedingungen bezüglich der Kontrole und des Nachweises der Wiederausfuhr sind auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren.

Direktion (904H&V)
der Ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für Sendungen Samenpresslinge, Oelkuchen, Hanfkuchen in Wagenladungen zu 10 000 kg von den Stationen Odessa Sastawa und Odessa Towarnaja der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau und Memel, bei welchen die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die unter zollamtlicher Kontrole erfolgte seewärtige Ausfuhr spätestens innerhalb 6 Monate vom Tage des Eintreffens auf der Bestimmungsstation an gerechnet, beigebracht werden, gelten vom 15./27. April cr. folgende Frachtsätze: nach Königsberg 108,97 R., nach Pillau 112,13 R. und nach Memel 114,95 R. für den Wagen mit 10 000 kg einschliesslich 7,75 R. Nebengebühren. (905H&V)

Direktion.

Mit dem 1. Mai 1890 tritt unter der Bezeichnung Südostpreussischer Verband ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Berlin einer- und Stationen der Ostpreussischen Südbahn andererseits in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Januar 1880 nebst sämmtlichen Nachträgen zur Aufhebung gelangt.

Durch den neuen Tarif werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letztere erst mit dem 1. Juni d. J. in Kraft treten. Die im Tarif für Lyck vorgesehenen Frachtsätze gelten bereits vom 20. April d. J. ab.

Abzüge des Tarifs sind bei den Fahrkartenausgaben der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 16. April 1890. (906)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc. von Petershain nach Berlin. Am 24. April d. J. treten für den Versand von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlen-Darrsteine von Petershain nach den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst Bahnhof Alexanderplatz. (907MG)

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Bezirks einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn andererseits an Stelle des Staatsbahn - Gütertarifs Bromberg-Altona vom 1. Juni 1885 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen im allgemeinen nicht unerhebliche Frachtermässigungen, in einigen wenigen Verkehrsbeziehungen jedoch geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt werden. Im letzteren Falle bleiben die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Geltung.

In den neuen Tarif sind mit Rücksicht auf die in naher Zeit bevorstehende Schliessung des Bahnhofes Spandau B. H. Entfernungen und Frachtsätze für Spandau B. H. nicht aufgenommen. Bis zu dem noch näher bekannt zu gebenden Zeitpunkt der Schliessung dieses Bahnhofes erfolgt die direkte Abfertigung im Verkehr mit demselben unter Zugrundelegung der Entfernungen und Frachtsätze des bisherigen Tarifs vom 1. Juni 1885 nebst Nachträgen.

Ebenso sind in den neuen Tarif

a) die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze für die mit beschränkten Abfertigungsbefugnissen versehenen Haltestellen Argeningken, Jon Kugeleit, Schönbrück und Wiedersee, sowie für die Haltestelle Johannisdorf, welche dem öffentlichen Verkehr nicht dient, ferner
b) der mit Gültigkeit vom 1. April 1889 eingeführte Ausnahmetarif für Kies in Wagenladungen von Dahmsdorf-Müncheberg nach Berlin Hbger Bhf. nicht wieder aufgenommen, da dieselben mit Wirkung vom 15. Juni d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen.

Dagegen weist der neue Tarif eine Erweiterung insoweit auf, als derselbe gleichzeitig die besonderen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den diesseitigen bezw. Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Berliner Ringbahnstationen andererseits, sowie für den Verkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen untereinander enthält.

Druckstücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 2,40 *M.* für das Stück bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Altona, den 19. April 1890. (908)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Westdeutschen Verbands-Gütertarife Theil II wird ein vom 1. Mai d. J. ab gültiger Nachtrag herausgegeben, welcher Aenderungen der Spezialbestimmungen zu § 50 des Betriebsreglements, sowie der Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen 7 (Ausfuhr - Stückgüter), 15 (bestimmte Stückgüter), der Kontrolvorschriften wegen der Ausfuhr über See und neue Ausnahmetarife: 13 für Rohblei zur Seeausfuhr, 16 für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben enthält. Derselbe kann in den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 16. April 1890. (909)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni d. J. ab werden auf den Haltestellen Pierschno und Schimischow auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 22. April 1890. (910)
Königliche Eisenbahndirektion.

Soweit von einzelnen Stationen der Preussischen sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu und Torfmull bestehen, bleiben dieselben im Verkehr mit den Stationen Lyck, Prostken und Grajewo der Ostpreussischen Südbahn über den 1. April d. J. hinaus bis Ende August d. J. in Geltung.

Bromberg, den 16. April 1890. (911)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 19. April l. J. stattgefundenen 32ten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft theilen wir mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1890 fällige Dividendenkupon Nr. 32 der Aktien der vorgenannten Eisenbahngesellschaft mit 55 fl. Oe. W. Bankvaluta, dann von den

Genussscheinen der am 1. Juli 1890 fällige Kupon mit 40 fl. Oe. W. Bankvaluta nebst den Nachtragszinsen von 4 fl. 50 kr., zusammen daher mit 44 fl. 50 kr. schon vom 1. Mai l. J. an
in Wien bei den Herren Johann Liebig et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft
eingelöst werden wird.

Teplitz, am 20. April 1890. (912)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

3. Verdingungen.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von
200 bedeckten Güterwagen,
143 offenen Güterwagen und
57 Plattformwagen,
sämmtliche mit Bremsen und 2achsig, zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem technischen Büreau auf schriftliches Ansuchen abgegeben gegen eine Entschädigung von 9 ℳ, wenn die Zeichnungen von allen 3 Wagengattungen gewünscht werden, andernfalls gegen eine Entschädigung von 3 ℳ für jede Zeichnung. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme der Lieferung oder eines Theils derselben wollen bis Mittwoch, den 30. April d. J., Mittags 12 Uhr, verschlossen, mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Güterwagen"
bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 11. April 1890. (913)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Bauabtheilung.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 33. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Berlin, den 26. April 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Des Buss- und Bettages wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 1. Mai d. J.

Inhalt:

Nochmals ein Wort zu Gunsten unserer III. Wagenklasse.

In Nr. 20 S. 213 flg. d. Ztg. war, wie wir glauben, in ganz bescheidener Weise dem Wunsche Ausdruck gegeben, in den für weite Fahrten bestimmten Schnellzugwagen III. Klasse die Neigung der Sitze und ihrer Rücklehnen noch um etwas gegen das jetzt übliche Maass zu vergrössern und womöglich auch durch Einhängen einfacher Kopfpolster die Benutzung der III. Klasse für weite Fahrten erträglicher zu machen. Die durchaus nebensächliche Anknüpfung dieses Wunsches an ein bestimmtes Englisches Beispiel hat nun einer Entgegnung in Nr. 26 S. 269 flg. d. Ztg. Anlass geboten, von einer allgemeinen Vergleichung des „Durchschnitts" der Englischen Personenwagen III. Klasse mit den Deutschen auszugehen. Dabei wird dann anscheinend im Gegensatz zu dem Aufsatz in Nr. 20 dargethan, dass die III. Wagenklasse Englands im allgemeinen der in Deutschland jetzt vorwiegenden Ausstattung erheblich nachsteht. Das ist aber in dem erwähnten Aufsatz keineswegs angezweifelt. Vielmehr wurde daselbst ausdrücklich nur von „manchen Englischen Schnellzügen" gesprochen und weiter ein ganz bestimmtes Beispiel angeführt. Nur die Thatsache, dass in diesen bestimmt bezeichneten Schnellzügen die III. Wagenklasse diejenige unserer Schnellzüge an Bequemlichkeit erheblich übertrifft, ist erwähnt worden, und sie wird auch in der Entgegnung keineswegs bestritten, vielmehr ausdrücklich mit der Bemerkung anerkannt, dass dies in Zügen, die nur I. und III. Klasse führen, nicht Wunder nehmen dürfe. Weiteres aber war zu Gunsten der Englischen Wagen nicht behauptet worden und ein allgemeiner Vergleich derselben mit den unsrigen sollte keineswegs damit gemeint sein. Wäre dies beabsichtigt gewesen, so würde Berichterstatter sicher nicht ermangelt haben, u. a. die nach unseren Anschauungen ganz unzulängliche Gestaltung der III. Klasse auf den Londoner Untergrundbahnen hervorzuheben (wie denn überhaupt die Benutzung dieser Bahnen mit ihrem Kohlenrauch in den Wagen, ihren höchst spärlich erleuchteten und qualmerfüllten Bahnhöfen, nur als ein zwar unentbehrliches aber schweres Uebel anzusehen ist). Auf den Englischen Bahnen herrscht eben infolge der fast unbeschränkten Freiheit der vielen Verwaltungen eine solche Verschiedenheit der Formen und Gütegrade auch in den Personenwagen, dass es wohl kaum möglich sein dürfte, einen Durchschnitt derselben bestimmt zu kennzeichnen. Dass aber die Ansprüche des Englischen Publikums an die dritte Wagenklasse als die letzte im allgemeinen geringer sein werden als in Deutschland, wo noch eine IV. Klasse in langsamen Zügen hinzukommt, soll auch nicht bestritten werden. Wenn jedoch als Begründung hierfür die Thatsache angeführt wird, dass Foxwell und Farrer die seit 1871, also in fast 20 Jahren, stattgefundenen Verbesserungen als Fortschritte verzeichnen, so würde dieser Grund in fast gleicher Weise für Deutsch-

land zutreffen, denn auch bei uns gehören die entsprechenden und allgemein durchgeführten Verbesserungen (wie z. B. die Heizung) etwa demselben Zeitraum, die weitergehenden, in Nr. 26 S. 269 flg. d. Ztg. hervorgehobenen aber erst der allerneuesten Zeit (etwa seit der Verstaatlichung) an, deren Erfolge auf diesem Gebiete gewiss sehr anzuerkennen sind, immerhin aber erst allmählich zur Durchführung gelangen können und daher in manchen Schnellzügen vorerst zum Theil noch vermisst werden müssen.

Was nun aber, ganz abgesehen von dieser zufälligen Heranziehung Englischer Verhältnisse, den obenbezeichneten Wunsch nach einer stärkeren Neigung der Rücklehne betrifft, so würde es sich dabei um einen Mehrverbrauch an Raum in der Längsrichtung der Wagen von 10—12 cm für jeden Sitz handeln, wovon wohl 3—5 cm durch Beschränkung der Sitzbreite und des Zwischenraums zwischen den Bänken ohne zu grosse Verengung des letzteren gewonnen werden könnte. Dann bliebe noch eine Verlängerung des Wagens bei 10 Sitzreihen (5 Abtheilen) um etwa 70 cm. Sollte dieser Mehraufwand mit den sonstigen Folgen für den Betrieb wirklich so sehr ins Gewicht fallen, dass bei Neubauten von Wagen nicht wenigstens ein Versuch damit gemacht werden könnte? Bei aller Anerkennung der Sorgfalt, mit welcher die Sitzform festgestellt wird, könnte nicht doch vielleicht noch mehr Beachtung dem Umstande zugewendet werden, dass eine 8—10stündige Fahrt für die Neigung des Rückens und des Kopfes mehr Spielraum erwünscht macht, als z. B. der kurze Aufenthalt in den Theater- und Konzertsälen, in der Pferdebahn oder auf den für ihren Zweck vortrefflich gestalteten Sitzen der Berliner Stadtbahn, wo überall ein Anlehnen des Kopfes ausser Frage bleibt? Wenn der Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 26 Gelegenheit nehmen möchte, des öfteren nicht blos eine 5stündige, sondern längere Fahrten, wie z. B. diejenige von Berlin nach Köln, nach Breslau oder Danzig usw. und zwar — was dabei entscheidend — nicht etwa auf Eckplätzen, sondern bei voller Besetzung auf Mittelplätzen auszuführen, so würde er vermuthlich doch auch den fraglichen Wunsch als nicht so ganz unberechtigt erkennen, und bei Beobachtung der Reisegenossen auch vielleicht bemerken, dass bei s o l c h e n Fahrten das Bedürfniss, dem Kopfe eine Ruhelage zu geben, sowie die Empfindlichkeit gegen harte Erschütterungen desselben doch ziemlich allgemein ist. Es gibt ja Menschen, welche das Glück haben, so abgehärtet oder so „frei von Nerven" zu sein, dass ihnen auch diese Erschütterungen des Kopfes gleichgültig sind, aber sicher werden sie unter dem hier in Frage kommenden Publikum der weiten Schnellzugfahrten eine kleine Minderheit bilden. Die Möglichkeit nun einer Körperstellung, welche ein Anlehnen des Kopfes und eine auf die Dauer gut erträgliche Unterstützung des Rückens vereinigt (wie solche in der II. Klasse meist reichlich vorhanden), verlangt eben für die Durchschnittsgestalt der Menschen eine starke Neigung von Sitz und Rücklehne, wie sie z. B. von den zwischen Berlin und Königsberg laufenden neuesten Wagen III. Klasse unseres Erachtens noch nicht ganz erreicht wird. Ist eine solche reichliche Neigung vorhanden, so kann man die Erschütterungen des Kopfes durch zwischengeschobenes Zeug ja einigermaassen mildern, wenn die Einhängung einfacher Kopfpolster wirklich so bedenklich sein sollte. Dass aber eine solche in der ausdrücklichen Beschränkung auf die weitfahrenden Schnellzüge nicht zu halten sein sollte, ist doch wohl bei einer so fest geregelten Verwaltung, wie die unserer Staatsbahnen, kaum ernstlich zu fürchten. Sitzpolster sind bei reichlicher Rückneigung der Bänke recht gut entbehrlich und im Sommer vielleicht nicht einmal erwünscht.

Wenn übrigens hervorgehoben wird, dass in den Englischen Wagen die Erschütterungen auch wegen der hölzernen Untergestelle weniger hörbar — also auch weniger fühlbar — seien, so drängt sich die Frage auf, weshalb bei uns eiserne Untergestelle da erforderlich sind, wo sie in England ohne Nachtheil für die Sicherheit entbehrt werden können?

Bezüglich der Bemerkung, dass die geringe Benutzung unserer I. Klasse dazu führen könne, dieselbe noch besser auszustatten oder das Fahrgeld dafür zu ermässigen, scheint uns im Gegentheil die schwache Besetzung der I. Wagenklasse vielmehr für deren Beschränkung beziehungsweise Abschaffung zu sprechen. Sie zeigt, dass die in der II. Wagenklasse, in deren Ausstattung Deutschland wohl allen anderen Ländern voranstehen dürfte, gebotenen Bequemlichkeiten sehr weitgehende Wünsche befriedigen, und dass man wohl den wenigen Reisenden, deren Ansprüche noch darüber hinausgehen, in weiterem Umfange als bisher überlassen könnte, ihr Raumbedürfniss durch Bezahlung mehrerer Plätze oder ganzer Abtheile II. Klasse zu befriedigen, wie ja schon heute in manchen langsameren Zügen, besonders auf Nebenbahnen, die I. Klasse in Wegfall gekommen ist. Jedenfalls ist gegenwärtig der Unterschied zwischen der I. und II. Wagenklasse (namentlich bei Besetzung der letzteren mit nur 6 Personen) fast verschwindend, dagegen derjenige zwischen II. und III. Klasse so ausserordentlich gross, dass er auch nach der vorgeschlagenen Einfügung von Kopfpolstern den ersteren noch immer weit überwiegt und dass dadurch allein eine merkliche Entvölkerung der II. Klasse wohl kaum bewirkt werden dürfte. — r —

Vom Verfasser der Entgegnung in Nr. 26, welchem wir vorstehenden Aufsatz zur Einsicht mittheilten, gehen uns noch folgende Ergänzungen zu, mit welchen wir die Diskussion über die allgemeines Interesse bietende Frage schliessen:

„Hinsichtlich der Werthschätzung der Englischen Wagen III. Klasse im Vergleich zu den diesseitigen besteht im allgemeinen Uebereinstimmung der Ansichten, wie der Inhalt des ersten Absatzes erkennen lässt.

Dem Versuche, die Neigung der Rückenlehne hinfort noch stärker zu wählen, als bei den neueren Wagen, würde die Eisenbahnverwaltung gewiss anstandslos näher treten, wenn auch nur eine schwache Aussicht dafür bestände, dass die Wünsche der Reisenden in dieser Richtung übereinstimmen. Es wäre deshalb jedenfalls der Sache förderlich, wenn dieser Meinungsaustausch zu weiteren Ansichtsäusserungen über diesen Punkt führen würde. Zu beachten bliebe dabei immerhin, dass die grössere Neigung für Fahrten von kürzerer Dauer nicht unbequem werden darf, da sie andernfalls zu berechtigten Klagen Anlass geben würde.

Was die Frage anlangt, weshalb man nicht hölzerne Untergestelle einführe, welche die Erschütterungen in den Englischen Wagen weniger hörbar machen, so ist darauf zu erwidern, dass dieselben theurer oder nicht so betriebssicher als eiserne, und in höherem Maasse der Krümmung bezw. Verwindung mit zunehmendem Alter ausgesetzt sind.

An eine andere Abstufung der Bequemlichkeiten in den verschiedenen Wagenklassen wird ohne empfindlichen Einnahmeausfall nur bei gleichzeitiger Aenderung der Zahl der Klassen herangetreten werden können, da andernfalls eine weitere Entvölkerung der Polsterwagen zweifellos eintritt, sobald auch nur ein Theil der Polsterung in die III. Klasse übertragen wird."

Der Verwaltungsbericht der Oesterreichischen Staatsbahnen für 1889.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat den Bericht über die Verwaltung im Jahre 1889 bereits ausgegeben. Dass die Leitung dieses 6744 km umfassenden Netzes, welches über zwei von einander getrennte grosse, fast drei Viertheile des gesammten Staatsareals umfassende Gebiete ausgespannt ist, bereits nach Ablauf des ersten auf die Berichtsperiode fallenden Quartales mit dieser umfangreichen und auf alle Details eingehenden Publikation, in welcher ein riesiges Ziffernmaterial auf das Sorgfältigste klar und übersichtlich verarbeitet ist, vor die Oeffentlichkeit zu treten vermag, liefert ein glänzendes Zeugniss für die mustergültige Einrichtung des Rechnungswesens und des statistischen Dienstes bei der Administration der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der detailirten Darstellung der einzelnen in Betracht kommenden Gegenstände, wie des Bahngebietes, der Bahnerhaltung, der Bahnausrüstung, des Betriebes und Baues, sowie der zahlreichen als Beleg dienenden Nachweise und Tabellen geht eine allgemeine Einleitung voran, welche in grossen Zügen die Verhältnisse, Erscheinungen und Ergebnisse der Gebahrung des Jahres 1889 schildert und den Stand und die Entwickelung des Oesterreichischen Staatsbahnbetriebes trefflich charakterisirt. Dieses Kapitel ist unstreitig der wichtigste und das allgemeine Interesse am meisten anregende Theil des einen starken Quartband bildenden Werkes. In demselben wird ein deutliches und übersichtliches Bild der erzielten Totalergebnisse, sowie der Umstände vorgeführt, durch welche die günstigen Erfolge des letzten Geschäftsjahres ermöglicht wurden. Aus dieser Charakteristik tritt überall die sehr erfreuliche Erscheinung entgegen, dass die allgemeine wirthschaftliche Lage sich auch im letzten Jahre wesentlich gebessert hat, dass der Organismus dieses gewaltigen Transportunternehmens im ganzen sowie in allen seinen Zweigen sich als gesund und lebenskräftig erweist und sich immer leistungsfähiger und fruchtbringender gestaltet. Derselbe stellt daher auch für die Zukunft weitere gedeihliche und erfolgreiche Fortschritte seiner Ausgestaltung sowie seiner wohlthätigen Rückwirkung auf den allgemeinen Verkehr und auf das gesammte wirthschaftliche Leben in sichere Aussicht. Aus der einleitenden Darlegung stellt sich aber auch als höchst befriedigende Thatsache heraus, dass für das Anlagekapital der im Staatseigenthum befindlichen und im Staatsbetrieb stehenden Bahnen, ungeachtet seiner Erhöhung durch Einbeziehungen einzelner Linien, ein Reinertrag von 2,88% (gegen 2,75% im Vorjahre) erzielt wurde, und dass also das finanzielle Ergebniss des staatlichen Eisenbahnbetriebes nicht nur den gehegten Erwartungen vollständig entspricht, sondern dieselben sogar vielfach übertrifft und daher auch im Staatshaushalt eine vortheilhaftere Rolle spielt, als bisher vielfach vorausgesetzt und vorhergesagt wurde.

Zur Erhärtung dieser Ansicht entnehmen wir aus dem erwähnten Abschnitte die markantesten Stellen, welche wir nunmehr hier folgen lassen. „Die auf dem gesammten unter staatlicher Betriebsverwaltung stehenden Bahnnetze im Jahre 1889 erzielte Transporteinnahme betrug einschl. Agio 58807333 Gulden, hat somit gegen die Transporteinnahme des Jahres 1888 (55395086 fl.) um 3412247 fl. oder 6,18 % zugenommen. Dieser Zunahme der Transporteinnahmen steht nur eine Zunahme der durchschnittlichen Betriebslänge um 151,822 km oder 2,58 % gegenüber. Es stellt sich demnach die Zunahme der Transporteinnahme überwiegend als eine Steigerung des Verkehrs auf den bereits bestandenen Linien dar. Dieselbe fällt um so mehr ins Gewicht, als das günstigere Resultat ungeachtet des Ausfalles des Getreideverkehrs erzielt wurde. Wenn dieser Ausfall an Transporteinnahmen für Getreide nicht nur wettgemacht, sondern durch die Steigerung in anderen Verkehren noch wesentlich überholt wurde, so ist dies ausser der Zunahme der Personenfrequenz namentlich der günstigeren Entfaltung des Lokal-Güterverkehrs zu verdanken, und bietet diese Verkehrssteigerung um so mehr Gewähr für den dauernden Bestand, als der Lokal-Güterverkehr weniger von grossen allgemeinen Geschäftskonjunkturen abhängig ist, als der Transitverkehr. Insbesondere ist es der Verkehr in minderwerthigen Artikeln, z. B. Baumaterialien, Kohle, Düngemitteln usw., welcher eine stetige Zunahme aufweist, die ausser den theilweise vorhandenen günstigeren Geschäftskonjunkturen in nicht geringem Maasse dem Einfluss der Verbilligung der Tarife zuzuschreiben sein dürfte. Hinsichtlich der einzelnen Linien ist hervorzuheben, dass an dem um 2712989 fl. günstigeren Ergebnisse der die westlichen Staatsbahnen umfassenden Gruppe, ausser den eigentlichen Staatsbahnen und dem Trajektbetriebe auf dem Bodensee, welche zusammen eine Mehreinnahme von 1867190 fl. erzielten, die Dux-Bodenbacher Bahn in hervorragendem Maasse, das ist mit 429952 fl. und die Prag-Duxer mit 410757 fl. partizipirt. — In der Gruppe: Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien sind es vor allem die eigentlichen Staatsbahnen in Galizien, welche einem alle Transportzweige umfassenden Aufschwunge eine Mehreinnahme von 313437 fl. zu danken haben. — Aus dem Vergleiche der Ergebnisse der einzelnen Transportzweige ergibt sich beim Personenverkehr eine Zunahme der Frequenz und der Einnahmen bei allen Bahngruppen mit Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahn. Bei den westlichen Staatsbahnen zeigt sich die günstige Einwirkung der Pariser Ausstellung durch Vermehrung der Frequenz auf grössere Entfernungen und die Zunahme der Einnahmen um 1062257 fl. = 8,97 % gegenüber einer Zunahme der Frequenz von nur 5,11 %; aber auch der Binnenverkehr zwischen den Stationen des eigenen Netzes hat sich gehoben. Die allgemein günstigere wirthschaftliche Lage des Jahres 1889 findet auch in der Erhöhung der Frequenz und Einnahme der Istrianer Staatsbahn und der Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien ihren Ausdruck. Als Vorarbeit für die Reform des Personentarifes wurde mit 1. Juli 1889 in den Lokalstrecken Wien-Neulengbach, Wien-Kaiser-Ebersdorf und Wien-Tulln unter Aufhebung der Tour- und Retour-, sowie der Abonnementkarten versuchsweise ein neuer, vereinfachter, auf das Stationsgruppen-System basirter Tarif eingeführt, dessen Ergebniss als günstig bezeichnet werden kann, nachdem die Frequenz in den vorbezeichneten Lokalstrecken um 145497 Personen im Jahre 1889, d. i. um 3,95 % gestiegen ist. Eine durchschlagende Wirkung hatte die durch den erwähnten Tarif eingetretene namhafte Fahrpreisreduktion bei Einzelfahrten auf der Linie Wien-Kaiser-Ebersdorf zur Folge, in deren Stationen eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung, deren Verhältnisse weder die Benutzung von Arbeiter-Wochen- noch von Arbeiter-Tour- und Retourkarten zulassen, theils ihren Wohnsitz, theils ihre Arbeitsstätten hat. An dem Mehrertrage des Partie-Frachtgutverkehrs sind die westlichen Staatsbahnen mit 667449 fl. und die Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg mit 7460 fl., die Dux-Bodenbacher Bahn mit rund 419000 fl. und die Prag-Duxer Bahn mit 395600 fl. betheiligt. Bei der Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien haben die Staatsbahnen in Galizien eine Zunahme der Einnahme um rund 226600 fl., die Linie Lemberg-Czernowitz eine solche um 222000 fl., die Linie Czernowitz-Suczawa um 146000 fl., die Linie Sternberg-Grulich eine Einnahmenzunahme um 43000 fl. aufzuweisen. Die kilometrischen Ergebnisse des Jahres 1889 waren (mit Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahn) für sämmtliche Gruppen günstiger als im Jahre 1888. Es verzeichneten im Jahre 1889 für 1 km einen günstigeren Einnahmeerfolg: Die Gruppe der westlichen Staatsbahnen um 284 fl., die Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn um 325 fl., die Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien um 560 fl. Die gesammten Einnahmen (einschl. der verschiedenen) betrugen 62342062 fl. und weisen gegenüber jenen des Jahres 1888 von 58408209 fl. eine Zunahme um 3933853 fl., d. i. 6,74 % auf. Es sind an diesem Resultate sämmtliche Bahngruppen betheiligt. In der Erhöhung des Einnahmenerfolges für 1 km spricht sich eine erfreuliche Zunahme der Verkehrsintensität aus. Im allgemeinen gibt die Waarenbewegung ein zutreffendes Bild des Charakters des Jahres 1889, als eines Jahres, in welchem der Ernteerfolg zwar weniger ergiebig gewesen, dagegen die Konjunkturen für Hebung und Entwickelung industrieller Thätigkeit günstigere geworden waren.

Was die Ausgaben anbelangt, so hat sich der Aufwand für allgemeine Verwaltung in den Personalausgaben, den Feuer-Assekuranzgebühren und im Erfordernisse für Kuponeinlösung vermindert. Die Mehrauslagen in den exekutiven Dienstzweigen kommen, vom Streckenzuwachse abgesehen, bei dem Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienste auf Rechnung der durch Elementarereignisse bedingten Anforderungen, der vermehrten Stahlschienen-Neulage und erhöhter Substitutionskosten; bei dem Verkehrs- und kommerziellen Dienste, sowie bei dem Zugförderungs- und Werkstättendienste sind dieselben in der gesteigerten Verkehrsintensität und in der vermehrten Leistung begründet. In den Mehrauslagen für den Lokalbahnbetrieb findet die Vermehrung der durchschnittlichen Jahres-Betriebslänge ihren Ausdruck. Die Gesammtausgaben betrugen 38585795 fl. und weisen eine Zunahme um 1853648 fl., d. i. 5,05 %, auf. — Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen ist bezüglich des Gesammtnetzes ein günstigeres geworden. Es beträgt 51,33 % (gegen 52,99 % im Vorjahre). Das Gleiche ist rücksichtlich der einzelnen Gruppen, mit Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahn, der Fall.

Das Anlagekapital der im Staatseigenthume befindlichen und im Selbstbetriebe des Staates stehenden Bahnen hat sich im Jahre 1889 durch Einbeziehung des Anlagekapitals der Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg, Ebersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt, der dem Betriebe übergebenen Theilstrecken der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn und mehrfache Investitionen um 17263157 fl., somit auf 695415320 fl. erhöht. Der am Schluss des Jahres 1889 ausgewiesene Reinertrag einschliesslich Agio von 20060869 fl. ergibt eine Verzinzung des vorbezeichneten Kapitals von 2,88 %.

Mit Rücksicht auf obige Einbeziehung stellt sich die Kapitalsverzinsung für das Jahr 1888 bei der Gruppe der westlichen Staatsbahnen auf 3,112 %, bei der Gruppe der Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien auf 0,928 % und bei dem gesammten Staatsnetze auf 2,748 %, es ist daher eine Zunahme des Zinsenerträgnisses bei den westlichen Staatsbahnen um 0,128 %, bei den Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien um 0,232 %, endlich bei sämmtlichen Staatsbahnen um 0,132 % eingetreten. Wird das im Staatsbetriebe stehende Gesammtnetz in Betracht gezogen, so ergibt sich gegenüber dem Gesammtanlagekapitale von 866 800 605 fl. ein Reinertrag von 23 756 268 fl. oder 2,74 %. Auch hier ist, trotz Einbeziehung der wenig ertragreichen Linien der Ungarischen Westbahn, der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn gegenüber dem auf gleicher Grundlage mit 2,562 % ermittelten Reinertrage für das Jahr 1888 eine Erhöhung des Verzinsungskoëffizienten um 0,178 % eingetreten. Es fällt dies um so mehr ins Gewicht, als selbst nach Ausscheidung der eben erwähnten, ertragsarmen Linien die in Staatsgarantie befindlichen Oesterreichischen Privatbahnen im Jahre 1888 bei einem Anlagekapitale von 252 276 448 fl. nur eine Verzinsung von 3,02 % erzielten.

Es verzeichnen die Bahnen im Etat des Handelsministeriums gegenüber dem Finanzgesetze für 1889 im Ordinarium einen um 3 545 130 fl. günstigeren Erfolg. Im Extraordinarium bedingten dieselben einen Mehraufwand von 619 242 fl., woraus eine Besserung von 2 925 888 fl. resultirt. Der günstige Erfolg der Bahnen im Etat des Finanzministeriums gelangt in den gegenüber den Ansätzen des Finanzgesetzes geringeren Rentenergänzungen, bezw. Garantievorschüssen zum Ausdruck. Sie bedingen ein Mindererforderniss von 1 583 292 fl. Die ungarantirte Linie der Mährischen Grenzbahn erzielte ein um 13 161 fl. günstigeres Ergebniss. Die Besserung gegenüber dem Präliminare drückt sich also in der Ziffer von 4 522 340 fl. aus." Auf diese Ziffern gestützt, schliesst der allgemeine Theil des Berichtes mit voller Berechtigung in nachstehender Weise: „Das finanzielle Ergebniss des Staatseisenbahn-Betriebes hat die im Berichte für das Betriebsjahr 1888 ausgesprochene Erwartung einer weiteren günstigen Entwickelung der unter staatlicher Betriebsführung vereinigten Bahnnetze vollkommen gerechtfertigt; ungeachtet mannigfacher, den Betrieb belastenden Verbesserungen der Verkehrseinrichtungen und der gewährten Erleichterungen auf kommerziellem Gebiete ist sowohl hinsichtlich der Staatsbahnen als hinsichtlich der für Rechnung der Gesellschaften verwalteten Bahnen eine wesentliche Besserung des Ertrages — dieselbe beträgt gegen 1888 für die erste Gruppe 8,53 %, für die zweite Gruppe 16,38 % — erreicht worden. Wird hierbei in das Auge gefasst, dass das Jahr 1888 die bis dahin nicht erreichten Erfolge dem durch eine reichliche Ernte genährten lebhaften Getreideexporte zu danken hatte, während im Jahre 1889 um 180 000 t Getreide weniger transportirt worden sind — so tritt der zur Thatsache gewordene Aufschwung der Transporte im Binnenverkehre, hauptsächlich Kohle und Artikel des industriellen Bedarfes bezw. der industriellen Produktion umfassend, um so beredter hervor. Es liegt hierin ein erfreulicher Beweis der Besserung der allgemeinen wirthschaftlichen Lage, die im Jahre 1889 ihre Fortsetzung fand; andererseits darf die Staatseisenbahn-Verwaltung in den erzielten Resultaten mit Befriedigung einen Erfolg ihrer Bemühungen erblicken, durch stete Verbesserung der Verkehrseinrichtungen und durch sorgfältige Beachtung der in Bezug auf den Tarif, sowie in kommerzieller Richtung hervortretenden Bedürfnisse den Verkehr zu unterstützen und der Aufgabe gerecht zu werden, welche derselben im staatswirthschaftlichen Interesse gestellt ist."

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Kreuzer-Zonentarif.

Von den vielen Kundgebungen für und gegen diesen Tarif erwähnen wir diesmal nur folgende: a) Im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses wurde bei der Bestellung des Referenten über den bezüglichen Gesetzesvorschlag der Minoritätsantrag, denselben nach einer Debattirung der Grundsätze dieses Tarifes mit einer Instruktion zu versehen, abgelehnt. b) Die vom Hofrath Jeitteles einberufene Konferenz der Privatbahnen wurde von ihm mit einem Referate eingeleitet, in welchem hauptsächlich alle Wünsche und Beschwerden dargestellt wurden, die in der öffentlichen nnd namentlich in der publizistischen Erörterung des Kreuzertarifes laut geworden sind. An diese Darstellung knüpfte sich eine sehr lebhafte Debatte, in welcher sich alle Redner ohne Ausnahme, am schärfsten aber die Vertreter der Nordwestbahn, gegen den Tarif aussprachen, indem sie betonten, dass dessen Annahme für die Privatbahnen mit bedeutenden, mitunter sehr empfindlichen finanziellen Opfern verbunden wäre. Ein Beschluss wurde nicht gefasst; die Konferenz beschränkte sich auf den Meinungsaustausch und überliess es jeder einzelnen Verwaltung, je nach den besonderen Verhältnissen der betreffenden Bahn vorzugehen. c) Einer Deputation der Tirolischen Kur- und Fremdenverkehrs-Vereine bemerkte der K. K. Handelsminister, dass auf den für den Fremdenverkehr wichtigen Konkurrenzrouten die bestehenden Ermässigungen auch ferner aufrecht erhalten bleiben werden. Der Präsident der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, setzte in eingehender Weise das Verhältniss des neuen Zonentarifes zu den bisher auf den verschiedenen Bahnen bestehenden Tarifen auseinander. Daraus sei zu entnehmen, dass der neue Reformtarif, abgesehen von der durchgängig beträchtlichen Verbilligung der Fahrpreise III. Klasse im allgemeinen, auch den Reisenden der II. Klasse, und zwar selbst für die einfache Fahrt, sowie einschliesslich der für das aufgehobene Gepäck-Freigewicht entfallenden Gebühr die gleiche Begünstigung gewähren wird, welche bisher für Tour- und Retourkarten eingeräumt erscheint. Hinsichtlich der durch die in- und ausländische Konkurrenz bedingten besonderen Fahrpreisermässigung gewisser Relationen erklärte der Präsident, dass dieselben nach wie vor Geltung behalten werden. Im weiteren besprach die Deputation die ungünstigen Wirkungen der zu gross bemessenen Zonenstufen im Fernverkehre für je 50 km und betonte die Nothwendigkeit, in dieser Hinsicht durch Untertheilung der 50 km-Zonen in kleinere Abschnitte eine Korrektur eintreten zu lassen. Hierauf begab sich die Deputation zur Generaldirektion der Südbahn, um mit Rücksicht auf die hervorragenden Verkehrsbeziehungen derselben, namentlich im Süden und Osten Tirols, das Interesse der Verbandsvereine zu vertreten, deren Förderung vom Generaldirektor Schüler, Ober-Baurath Prenninger und Hofrath R. v. Schreiner in der entgegenkommendsten Weise zugesagt wurde.

Bericht über den Resolutionsantrag bezüglich der Südbahn.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause war bekanntlich im vorigen Jahre der Antrag gestellt worden: „Die Regierung aufzufordern: 1. die der Südbahngesellschaft ertheilte Bewilligung zur Einhebung eines 15 % Agiozuschlages für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr sofort aufzuheben; 2. die Südbahn-Gesellschaft zur Erfüllung ihrer vertragsmässigen Verpflichtung, betreffend die Rückzahlung des Kaufschillingsrestes, zu verhalten und über den Stand dieser Angelegenheit dem Eisenbahnausschusse Bericht zu erstatten." Da in Sachen des zwischen der Staatsverwaltung und der Südbahn-Gesellschaft vor dem Schiedsgerichte anhängigen Rechtsstreites bezüglich der Modalitäten der Rückzahlung des restlichen Kaufschillings von 30 Millionen Gulden eine Einwirkung der Legislative auf diese Streitsache in ihrem gegenwärtigen Stadium nicht zusteht, so beschränkte sich der Budgetausschuss darauf, der Staatsverwaltung eine baldige Erledigung dieser Angelegenheit nahezulegen. Einem Antrage wegen Aufforderung der Regierung zur sofortigen Aufhebung des Agiozuschlages konnte nicht zugestimmt werden, weil ihm das wohlerworbene Recht der Südbahn, ihre Tarife in Gold zu erheben, im Wege steht. Der Ausschuss musste sich daher damit begnügen, zu beantragen, die Regierung möge ihren Einfluss dahin geltend machen, dass die Personentarife der Südbahn baldigst ermässigt werden.

Die Numerirung der Eisenbahnstations- und sonstigen Wohngebäude und Wächterhäuser

wurde vom K. K. Ministerium des Innern mit dem Bemerken angeordnet, dass diese Gebäude nach den Bestimmungen der Volkszählungsvorschrift in die gemäss diesem Gesetze durchzuführende Numerirung einzubeziehen und zu jener Ortschaft zu numeriren sind, zu welcher die einzelnen Gebäude gehören. Hiervon sind die Eisenbahnorgane mit dem Bedeuten zu verständigen, dass die Kosten der fraglichen Numerirung der Hauseigenthümer zu tragen hat und die Gemeinden berechtigt sind, zum Zwecke der Gleichförmigkeit der Numerirung die geeigneten Anordnungen zu treffen.

Erweiterung der den Militärpersonen bei ausserordentlichen Reisen gewährten Fahrpreisbegünstigung.

Im Oesterreichischen Reichsrathe wurde der Antrag gestellt, dass „die zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Rekruten, Reservisten und Landwehrmänner für die Reise zum und vom Garnisonsorte in ihre Heimath- bezw. Aufenthaltsgemeinde von der Leistung einer Fahrgebühr aus eigenen Mitteln enthoben seien." In einem in Nr. 44 des „V.-Bl. f. E. u. Schifff." enthaltenen Erlasse des K. K. Handelsministeriums werden die Bestimmungen über die Reiseauslagen nicht aktiver Militärpersonen umständlich dargestellt und an die Bahnverwaltungen das Ersuchen gerichtet, gemeinsam mit den Ungarischen eine diesfällige Fahrbegünstigung dahin zu vereinbaren, dass diesen Wehrpflichtigen das Recht eingeräumt werde, bei Benutzung der Oesterreichischen und Ungarischen

Eisenbahnen statt des halben Fahrpreises III. Klasse die Fahrgebühren nach dem Militär-Tarifsatze zu entrichten.

Ueber die Verwendung elektrischer Interkommunikationssignale

hatte die Oesterreichische Direktorenkonferenz vor einiger Zeit folgende Beschlüsse gefasst: 1. Es empfiehlt sich, ein einheitliches Interkommunikationssignal, und zwar ein elektrisches Signal, für schnellfahrende Züge einzuführen; 2. die Aufstellung einer Normalkuppelung für die elektrischen Leitungen dieses Signals wird als nothwendig erkannt; 3. als Normalkuppelung für diese elektrischen Leitungen wird für Wagen mit Vakuumbremse bei Neuherstellungen die bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verwendung befindliche Kuppelung empfohlen. Der Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 5. d. Mts. bezieht sich nun auf diese Beschlüsse mit dem Bemerken, dass dadurch die Uebergangsfähigkeit der mit Interkommunikationssignalen versehenen bezw. zu versehenden Wagen im wechselseitigen Verkehre angebahnt erscheint. Es werden deshalb die Bahnverwaltungen aufgefordert, bei Schnellzügen als Interkommunikationssignal ein elektrisches Signal einzuführen, und dahin zu wirken, dass auch die vorgeschlagene einheitliche Kuppelung für die elektrischen Leitungen längstens bis 1. Oktober 1891 zur Anwendung gelange. Es wird ferner die successive Einführung von Interkommunikationssignalen (auch mechanischen) auch bei allen reinen Personenzügen auf Hauptbahnen — Lokalzüge ausgenommen — dringend empfohlen, wobei mehr Werth auf eine baldige Einführung, als auf das einheitliche System gelegt werden muss.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten und zwar a) dem Civilingenieur Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Bruneck der Südbahn nach Sand im Tauferertbale; b) dem Bürgermeister Jakob Steiner in Schrunz und Konsorten für eine schmalspurige Lokalbahn von Bludenz nach Schrunz in Vorarlberg; c) der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz für eine normalspurig auszuführende Flügelbahn von der Station Brandl der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz nach den Fabrikorten Reinowitz und Johannesberg; d) dem Bezirksausschuss in Aflenz für eine Lokalbahn von der Station Kapfenberg der Wien-Triester Linie der Südbahn nach Seebach, ferner dem Präsidenten des Oesterreichischen Touristenklubs, Anton Silberhuber in Wien, für eine Zahnradbahn von der Südbahnstation Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause am Sonnwendstein und endlich g) dem Fabrikbesitzer Vinzenz Trousil in Mürzzuschlag für eine analoge Zahnradbahn von Semmering zum Friedrich Schüler-Schutzhause und zwar allen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt. — Das Handelsministerium hat weiter die dem Ingenieur Alexander Werner in Salzburg mit dem Erlasse vom 28. Februar 1889 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine theilweise als Dampfstrassenbahn auszuführende Lokalbahn von Salzburg über Bergheim, Muntigl, Anthering, Acharting und Weitwörth nach Oberndorf und Umgebung bis zum Bührmoos auf weitere 6 Monate verlängert.

Konzessionirung der Marchthalbahn.

Der Ungarische Handelsminister verlautbart die der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilte Konzession für die Marchthalbahn, welche von der Station Deveny-Ujfalu bis an die Mährische Landesgrenze mit einer Flügelbahn Deveny-Stecken gebaut werden soll. Das Maximalkapital wird mit 4 500 000 fl. festgestellt, und die Geschaft ist verpflichtet, hiervon 644 000 fl. für Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln zu verwenden. Die Gesellschaft ist gehalten, die Detailpläne innerhalb dreier Monate nach Hinausgabe der Konzessionsurkunde vorzulegen. Die Bahn muss innerhalb 2 Jahre vom Tage der Konzessionirung aus gebaut und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Betriebsergebnisse der K. Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1889.*)

Das Jahr 1889 war für die Ungarischen Staatseisenbahnen, trotzdem im Getreideverkehr ein ausserordentlich grosser Rückgang eintrat und bei diesem Theile des Verkehrs die Mindereinnahme mehr als 1 Million Gulden betrug, ein sehr günstiges. Das Resultat dieses Jahres übertrifft sogar dasjenige des Jahres 1888, dessen Resultat das Günstigste seit Bestehen der Staatseisenbahnen war. Die Gesammteinnahmen im Jahre 1889 betrugen nämlich 43 350 794,48 fl., im Jahre 1888 hingegen 43 123 392,84 Gulden, somit ist das Ergebniss des vorigen Jahres um 227 401,64 fl. grösser als im Jahre 1888. Im 1889 er Budgetvoranschlag waren als Einnahmen 39 905 970 fl. eingestellt, das faktische Resultat ist demnach um 3 444 824,48 fl. günstiger als das Präliminare. Die Gesammtsumme der Ausgaben im Jahre 1889 ist noch nicht festgestellt, da die Resultate der Nachtragsmanipulationen in ihren Endziffern noch nicht bekannt sind; soviel jedoch ist sicher, dass dieselben das Präliminare, etwa 23,9 Millionen Gulden nicht überschreiten werden. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr vom 1. August 1889 bis Ende Dezember 1889 weisen gegenüber denjenigen desselben Zeitraumes des Jahres 1888 ein Mehr von 727 606 fl. auf, wozu noch das bei den Transport- und Stempelgebühren erzielte Mehr von 145 521 fl. kommt, so dass der Personentransport in den ersten 5 Monaten seit Inslebentreten des Zonentarifs eine Mehreinnahme von 873 125 fl. ergab.

*) Die Betriebsergebnisse der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen siehe S. 339.

Ungarische Nordostbahn.

Der Direktionsrath hielt am 20. d. Mts. eine Sitzung, in welcher eine Zuschrift des Handelsministers zur Verlesung gelangte, wonach die Regierung beschlossen hat, die gesellschaftlichen Linien in den Staatsbetrieb zu übernehmen. Der betreffende Ministerialerlass enthält zugleich die Aufforderung, zu den am 10. Mai stattfindenden Verhandlungen über die Verstaatlichung Delegirte zu entsenden. Dieser Aufforderung kam der Direktionsrath unverweilt nach, indem der Vizepräsident desselben, Heinrich von Lévay, und die Mitglieder des Direktionsrathes, Valentin von Boross und Stephan von Rakovszky, sowie der Generaldirektor Emerich von Ivánka und dessen Stellvertreter mit der Führung der Verhandlungen betraut wurden. Die grössere Hälfte der Aktien befindet sich auch heute noch (von der Zeit der Strousberg'schen Emissionen) im Deutschen Reiche. Der erst kürzlich zum Geheimen Rathe ernannte Generaldirektor Emerich von Ivánka tritt in Pension und dürfte binnen kurzem zum Mitglied des Oberhauses ernannt werden.

Stempelbehandlung der Frachtbriefe. (Rechtsfall).

Nach dem Oesterreichischen Gesetze vom 29. Februar 1864 sind die Frachtbriefe in der Regel mit einer Stempelmarke von 5 kr., wenn die Sendung aber nicht durch die K. K. Postanstalt in den Umkreis von 5 Meilen des Standortes des Aufgebers erfolgt, mit einer Kreuzermarke zu versehen. Bezüglich eines der Luftlinie nach näher als 5 Meilen gelegenen Ortes beschwerte sich die Partei über die Berechnung dieser Stempelgebühr nach der Länge der Verkehrsstrecke seitens der Finanzbehörde. Der V.-G.-H. wies jedoch diese Beschwerde mit Entscheidung (1889) deshalb ab, weil zur Beurtheilung der hier maassgebenden Meilenentfernung nur die zurückzulegende Wegstrecke, nicht aber die Luftlinie zu dienen hat, nachdem der fragliche Transport sich nur auf gebahnten Wegen vollziehen kann und die Meilenlänge durch den Aufgabe- und Bestimmungsort der Bahnstrecke nach gegeben ist. Dies ist bei Sendungen durch die Eisenbahn mit Rücksicht auf die Art. 422, 429—431 des H.-G. (Deutschen, entspricht den §§ 424, 432—434 des Ungarischen H.-G.) der Fall, weil der Absender in Bezug auf die Fracht sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwerfen muss. Deshalb ist dem vorcitirten gesetzlichen Ausdrucke „in dem Umkreise" nicht die Bedeutung einer mathematischen oder geographischen Zone, sondern die der wirklichen Wegeentfernung beizumessen.

Lokomotivlieferungen für Deutschland.

Die Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik hat bei den Königlich Sächsischen Staatsbahnen eine Offerte auf 14 und bei den Preussischen Staatsbahnen in Berlin eine solche auf 20 Lokomotiven eingereicht. Bezüglich der ersteren ist die Offerte sowohl hinsichtlich des Preises als des Ablieferungstermines die günstigste, d. h. der offerirte Preis ist unter allen Offerenten der billigste und der Ablieferungstermin der kürzeste. Aus diesem Grunde hat die Maschinendirektion der Sächsischen Staatsbahnen auch die Offerte der Neustädter Fabrik der Generaldirektion als das Konvenabelste empfohlen und ist bereits der Zuschlag an die genannte Fabrik erfolgt. Bezüglich der Offerte für die Preussischen Staatsbahnen auf 20 Lokomotiven (die Offertenausschreibung betrifft 250 Lokomotiven) sind die Preise der Neustädter Fabrik etwas höher als die Deutschen, doch ist auch hier der Ablieferungstermin der kürzeste.

Einschulung in den Gebrauch der Abt'schen Lokomotive.

Nachdem die erste für die Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg nach dem System Abt in Bestellung gebrachte Lokomotive fertiggestellt ist, wurde es sowohl von der Generalinspektion, als auch von dem Patentinhaber Roman Abt in Luzern und von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche den Betrieb dieser Lokalbahn zu übernehmen haben wird, als sehr empfehlenswerth erkannt, schon derzeit für eine entsprechende Einschulung des Bedienungspersonals Vorsorge

zu treffen. Demgemäss ist die Entsendung des für die Station Vordernberg in Aussicht genommenen Heizhausleiters und eines intelligenteren Lokomotivführers der Oesterreichischen Staatsbahnen nach Blankenburg am Harz auf Kosten der genannten Lokalbahn veranlasst worden, damit dieselben dort die Führung der Abt'schen Maschinen praktisch erlernen und sodann wieder andere Führer instruiren können.

Bestellung eines Prioritätenkurators der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngesellschaft.

Die genannte Unternehmung ist bei dem Wiener Landesgerichte um eisenbahnbücherliche Einverleibung der Löschung des Simultan-Pfandrechtes von Theilbeträgen der in den Eisenbahnbuch-Einlagen bezüglich der ausgewiesen rückgezahlten und bezw. unbrauchbar gemachten Partialobligationen eingeschritten. Diesem Ansuchen wurde stattgegeben und für die Besitzer der von der genannten Bahngesellschaft ausgegebenen, in dem Bescheide des Wiener Landesgerichts vom 13. Juli 1886 bezeichneten Prioritätsobligationen Dr. Friedrich Ritter v. Jaksch, Advokat in Wien, zum Behufe der Empfangnahme der Erledigung des obigen landesgerichtlichen Bescheides und zur Einleitung der aus dessen Anlasse erforderlichen Schritte als gemeinsamer Kurator bestellt.

Die Rumänische Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Die zwischen dieser und der Rumänischen Regierung noch bestandenen offenen Fragen, welche sich auf die Durchführung des Uebereinkommens, betreffend die Uebernahme des Rumänischen Netzes in den Staatsbetrieb bezogen, sind nun endgültig ausgetragen. Die Rumänische Regierung, welche sich seinerzeit ihre Entschliessung in betreff der Materialvorräthe vorbehalten hatte, hat sich für diese Uebernahme entschieden und die Materialvorräthe zu dem Buchwerthe erworben. Vor kurzem hat die Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn die letzte Quote der von der Rumänischen Regierung aus dem erwähnten Uebereinkommen zu leistenden Zahlungen erhalten und damit ist die Durchführung desselben in der kulantesten Weise als abgewickelt zu betrachten.

Lokalbahn Reichenberg-Leipa.

In Angelegenheit dieses Projektes fand eine Interessentenversammlung statt, welche sich für das Projekt der Firma Lindheim & Comp. aussprach. Ebenso wurde die Geneigtheit ausgesprochen, die repartirten Frachtgarantien zu übernehmen. Der Bau soll noch in diesem Jahre begonnen werden.

Konversion der Goldobligationen der Kaiserin Elisabethbahn.

Nunmehr lassen sich die Resultate dieser Konversion nahezu vollständig übersehen. Es wurden zur Konversion gebracht rund 75 % der gesammten Anleihe von 42,5 Millionen Goldgulden, und zwar 60 % oder rund 25 Millionen Gulden in Oesterreich. Es hat sich also auch diesmal gezeigt, dass ein viel grösserer Theil unserer Anleihen sich im Inlande befindet, als gewöhnlich angenommen wird. Am 18. d. Mts. waren die neuen 4 % Goldobligationen der Elisabethbahn zum 1. Male im Verkehr an der Wiener Börse. Dieselben sind im offiziellen Kursblatte in der Rubrik „Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen" verzeichnet und wurden mit dem Kurse 116,50 Geld, 117 Waare notirt; die 5 % Goldobligationen der Kaiserin Elisabethbahn, welche bis zu der am 1. Oktober erfolgenden Rückzahlung im Kursblatte notirt werden, verzeichnen den Kurs von 118,80 Geld, 119 Waare.

Betriebsergebnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Gewinnantheil des Staates für das Jahr 1889.

Den Tagblättern ist hierüber von der genannten Bahn folgendes Communique zugekommen: Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 18. d. Mts. die von der Direktion vorgelegte Rechnung für das Geschäftsjahr 1889 genehmigt. Auf Grund derselben ergibt sich der gesammte Reingewinn für das genannte Jahr mit Ausschluss des Gewinnvortrages vom Vorjahre und nach Abzug des 353 096,57 fl. betragenden Gewinnantheiles des Staates mit 9 582 701,03 fl., welcher sich somit weit höher als selbst der vom Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses schon höher bezifferte Voranschlag der Regierung stellt, wovon 7 804 221,57 fl. auf das öffentliche Eisenbahnunternehmen mit Ausschluss der Lokalbahnen und 1 778 479,46 fl. auf die sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungszweige entfallen. — Der Verwaltungsrath wird der Generalversammlung vorschlagen, die Gesammtdividende für 1889 mit 128 fl. für die ganze Aktie festzusetzen, so dass der am 1. Juli fällige Kupon mit 101,75 fl. für die ganze Aktie honorirt würde. — Die Generalversammlung wird für den 24. Mai einberufen werden. — Die beantragte Gesammtdividende übersteigt jene für 1888, welche sich mit 123,25 fl. bezifferte, um 4,75 fl. und repräsentirt eine Verzinsung des Nominalbetrages der Aktie mit 12,19 % (gegen 11,74 % im Vorjahre) und eine solche des heutigen Kurswerthes (von rund 2650) mit 4,83 %. Da die 5 % Aktienzinsen 52,50 fl. betragen, so stellt sich die Superdividende auf 75,50 fl. (gegen 70,75 fl. im Vorjahre). Der Julikupon, welcher im vorigen Jahre mit 97 fl. ausbezahlt wurde, wird dem höheren Gesammtergebnisse entsprechend, mit einem um 4,75 fl. höheren Betrage eingelöst werden.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Generalversammlung.

In der am 19. April l. J. unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Herrn Dr. Wachsmuth in Teplitz abgehaltenen XXXII. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welcher der Landesfürstliche Kommissar Herr K. K. Bezirkshauptmann Graf Thun-Hohenstein beiwohnte, waren 46 Aktionäre anwesend, welche 10 943 Aktien mit 1 081 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung verzichtete auf die Verlesung des Geschäftsberichtes (aus welchem wir in Nr. 28 S. 292 d. Ztg. berichteten) und ertheilte, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, dem Verwaltungsrathe für den Rechnungsabschluss für 1889 das Absolutorium. Der vom Verwaltungsrath gestellte Vorschlag:

„von dem im Jahre 1889 erzielten Reingewinne von 2 609 335,40 fl. dem Reservefonds 60 000 fl., zur Aktientilgung 30 840 fl., an 5 % Zinsen für die zirkulirenden 25 344 Aktien à 15 fl. 380 160 fl., dem Erneuerungsfonds, mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes denselben auch zu Neuanlagen zu verwenden, 500 000 fl., an statutenmässiger Tantieme dem Verwaltungsrathe 122 875 fl. zuzuweisen, von dem Reste eine Superdividende von 13,33 %, d. i. je 40 fl., für 26 900 Stück Aktien und Genussscheine, daher 1 076 000 fl. zu zahlen und den Rest, abzüglich des Betrages von 7 002 fl. zur Zahlung der Zinsen für das Jahr 1889 von je 4,50 fl. an die Besitzer der 1 556 Genussscheine, von 432 358 fl. als Gewinnvortrag für das Jahr 1891 zu bestimmen, jedoch mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, diese Vortragssumme ebenfalls zu Neuanlagen und Anschaffungen zu verwenden,"

wurde angenommen. Zugleich wurde beschlossen, die diesjährige Dividende — ohne Präjudiz für künftige Jahre — schon ab 1. Mai flüssig zu machen. Schliesslich wurde das Verwaltungsraths-Mitglied Herr Carl Ritter von Zdekauer, welches nach Maassgabe des § 23 der Statuten aus dem Verwaltungsrathe auszutreten hätte, sowie auch der bisherige Revisionsausschuss, bestehend aus den Herren Dr. V. Robitschek, Th. Schmidt, Oberfinanzrath Maresch, Kaiserlicher Rath Zeidler und Wilhelm Riecken auch zur Revision des Rechnungsabschlusses pro 1890 wieder gewählt.

Konstituirung der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Laibach-Stein.

Auf Grund der Konzession zum Bau und Betriebe einer an die Station Laibach der Oesterreichischen Staatsbahnen anschliessenden normalspurigen Lokaleisenbahn von Laibach nach Stein sammt Schleppbahn zur ärarischen Pulverfabrik in Stein konstituirte sich in Wien die genannte Aktiengesellschaft. Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von 906 700 fl., zerlegt in 9 067 Stück auf den Ueberbringer lautender Aktien à 100 fl., festgesetzt und besteht aus 3 000 Stück Prioritätsaktien Lit. A, 2 667 Stück Prioritätsaktien Lit. B und 3 400 Stück Stammaktien, von welch letzteren 2 000 Stück von der Staatsverwaltung und 700 Stück von dem Lande Krain übernommen werden. Die konstituirende Generalversammlung konstatirte, dass das gesammte Aktienkapital gezeichnet und mit Ausnahme der vom Staate und vom Lande Krain übernommenen Aktien auch in der Versammlung vertreten sei, worauf zur Wahl des Vorstandes geschritten wurde.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der in Mährisch-Ostrau, unserem mächtigsten Kohlenlager, ausgebrochene Strike, welcher sich in der dortigen Gegend auf nahezu alle damit in Zusammenhang stehenden Gewerbebetriebe erstreckt und gegen 50 000 Arbeiter feiern lässt, von denen allerdings nur äusserst wenige sich zu Excessen verleiten liessen, hat in Verbindung mit den geringfügigeren Strikes in Wien die Spekulation in Sorge versetzt. Dazu kam die (in der nächsten Nummer zu besprechende) Bestellung eines Kurators für die 3 % Prioritäten der Südbahn (149), während infolge des steigenden Silberkurses in London die Silberprioritäten der übrigen Bahnen sich behaupteten. Sonst gab es viele Zwangs- und Angstverkäufe nebst einigen Deckungskäufen, daher die rückgängige Aktienbewegung mit oder ohne speziellen Grund erst am letzten Tage der Woche einen kleinen Stillstand erreichte; so notiren Nordbahn 2650, Carl Ludwigbahn 191, Nordwestbahn 203,50, Elbethalbahn 215, Staatsbahn 212,75 und Südbahn 111,50. Wegen des Ausgleiches mit der Rumänischen Regierung waren Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (232), dann infolge von Verstaatlichungsgerüchten die Ungarische Nordostbahn (192,25) etwas beliebt.

Ein Vergleich zwischen den Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen.

Von E. B. Darsey.

(Schluss aus Nr. 32.)

Als Gründe, welche der Einführung der Amerikanischen Betriebsweise in England entgegenstehen, werden seitens der Eisenbahntechniker namentlich die folgenden geltend gemacht, welche hier in Frageform angeführt sind und für deren Würdigung der Verfasser seine Ansicht in der Form der Antwort beifügt:

1. Die Unmöglichkeit, auf den kleinen Englischen Drehscheiben die langen Amerikanischen Wagen zu drehen.

Antwort. Nach den Untersuchungen, welche der Verfasser angestellt hat, lässt sich mit Sicherheit behaupten, dass im Durchschnitt weniger als 5 % der sämmtlichen, gegenwärtig in England im Betriebe befindlichen Güterwagen über die Drehscheibe gehen. Ueberdies könnten von den gegenwärtigen kurzen Güterwagen einige für den Drehscheibenverkehr zurückbehalten werden. Bei geeigneter Anlage der Ausweichungen und Nebengeleise können die Güter auf den langen Drehschemelwagen viel schneller und billiger verladen werden als auf den kurzen Güterwagen mittelst der Drehscheibe. Die Amerikanische Betriebsweise, welche die billigsten Güterfrachtsätze in der Welt ermöglicht, kennt die Drehscheibe nur für den Zweck des Drehens der Lokomotiven.

2. Die gegenwärtige Anordnung der Englischen Bahnhöfe würde bei Anwendung der langen Güterwagen von Grund aus umgeändert werden müssen.

Antwort. Dies bezieht sich nur auf Stationen, auf welchen Drehscheiben angewendet werden. Einer der Hauptvortheile der langen Güterwagen von grosser Tragfähigkeit ist der, dass sie nur ungefähr die halbe Grösse der Stationen und die halbe Länge der Geleise für die Verladung der gleichen Menge von Gütern beanspruchen. Der normale Amerikanische Güterwagen hat eine Länge von 10,4 m und eine Tragfähigkeit von 27 000 kg. Der gegenwärtige Englische Güterwagen ist 5,5 m lang und hat eine Tragfähigkeit von nur 6 500—9 000 kg.

3. Die Einführung der Amerikanischen Betriebsweise bedingt eine völlige Umwälzung und würde einen vollständigen Neubau des rollenden Materials erfordern.

Antwort. Diese Behauptung ist in gewissem Maasse zutreffend. Die Umänderung könnte sich naturgemäss jedoch nur schrittweise vollziehen. Denn wenn täglich 75 Wagen gebaut werden, so würde diese Umwandlung der Betriebsmittel einen Zeitraum von 25 Jahren beanspruchen. Es müssten alle neuen Betriebsmittel nach Amerikanischer Art gebaut werden und ebenso müssten alle einer grösseren Reparatur bedürftigen Wagen durch solche nach Amerikanischer Bauart ersetzt werden, wobei die noch brauchbaren Theile für die Neuherstellung Verwendung finden könnten. Die wichtigeren Amerikanischen Bahnen haben ihre Betriebsweise in den letzten 15 Jahren von Grund aus umgestaltet. Innerhalb dieser Zeit ist die Tragfähigkeit der Güterwagen von 9 000 kg auf 27 000 kg erhöht und das Verhältniss zwischen todter Last und Nutzlast entsprechend vermindert worden. In gleicher Weise hat sich das Gewicht der Lokomotiven von 27 000 kg auf 55 000 kg erhöht und sind der Bahnunterbau, sowie der Oberbau, die Brücken usw. dieser vermehrten Last der Züge gegenüber entsprechend verstärkt worden.

4. Eine landläufige Behauptung ist die, dass der Benutzung tragfähigerer Wagen in England die Eigenthümlichkeit des Verkehrs entgegensteht, nach welcher die Wagen hauptsächlich von kleineren Versendern und für die Versendung von Mengen benutzt werden, welche kleiner als eine Wagenladung sind.

Antwort. Diese Schwierigkeit ist bei den Amerikanischen Bahnen durch Einführung von Sonderzügen, welche die Sammlung und Vertheilung der Güter für den Lokalverkehr in geringen Mengen bewirken, überwunden. In gleicher Weise wird bereits jetzt in England hinsichtlich der Milchbeförderung verfahren. In England sind überdies von den zur Beförderung kommenden Materialien 72 % Mineralien. Diese können unbedingt in vollen Wagenladungen versandt werden und für diese eignen sich die Wagen von grösserer Tragfähigkeit mehr als für alle anderen Güter.

5. Da der Güterverkehr sich wesentlich nur nach einer Richtung bewegt, so würden die Nachtheile, welche durch die Nothwendigkeit der Leertransporte entstehen, sich empfindlicher gestalten.

Antwort. Von der gesammten Kilometerzahl der Pennsylvania-Eisenbahn entfallen 77 % auf den ostwärts gerichteten und nur 23 % auf den westwärts gerichteten Verkehr. Es dürfte schwerlich in England eine Bahn zu finden sein (von Bahnen für den ausschliesslichen Transport von Mineralien abgesehen), welche in dieser Beziehung ein grösseres Missverhältniss aufzuweisen hätte.

6. Die beträchtlichen Expeditionsgebühren (Terminal charges) und Kosten auf den Englischen Bahnen bedingen hohe Frachtsätze.

Antwort. Wenn die sämmtlichen Expeditionsgebühren (Terminal charges), wie dieselben in den „Maximum Rates and charges" angegeben sind, abgezogen werden, bleiben immer noch sehr hohe Frachtsätze für die reine Beförderung übrig. Werden von den Gesammtkosten der Englischen Bahnen sämmtliche Expeditionsgebühren (coaching and merchandise) abgezogen, die sich auf 36 % der Gesammtausgaben beziffern, so bleiben die Englischen Frachtsätze immer noch um 62 % höher als die Amerikanischen, wenn bei diesen die entsprechenden Kosten nicht abgezogen werden.

7. Vielfach ist der Glaube verbreitet, dass der Betrieb auf den Englischen Bahnen billiger sei als auf den Amerikanischen, weil die Kosten für das Tonnenkilometer ungefähr 30 % geringer sind als auf den Amerikanischen Eisenbahnen.

Antwort. Wenn auf die Verschiedenheit der Nutzlast der Züge gebührende Rücksicht genommen wird, sind die Kosten auf den Amerikanischen Bahnen wesentlich geringer. Die Güterzüge der Pennsylvania Eisenbahn befördern beispielsweise durchschnittlich 214 t Nutzlast mit einem Kostenaufwande von 43,3 ℳ, während die durchschnittlichen Kosten auf der London und Northwestern Eisenbahn für die Beförderung von 79 t 34,2 ℳ betragen. Es erhellt dies aus der Horizontalspalte 13 in Nachweisung I.*) Bei genauer Berücksichtigung der Nutzlast der Züge stellt sich das Prozentverhältniss gegenüber der London und Northwestern Eisenbahn auf 114 zu Gunsten der Pennsylvania Eisenbahn.

8. Es wird angegeben, dass die Englischen Bahnen billiger als die Amerikanischen betrieben werden, weil die Betriebskosten derselben im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen wesentlich geringer sind.

Antwort. Diese Angabe führt zu Trugschlüssen. Die Horizontalspalten 6 und 7 der Nachweisung I*) zeigen, dass bei gebührender Berücksichtigung der verschiedenen Frachtsätze für die Leistung 1 tkm die Amerikanischen Bahnen sich wesentlich im Vortheil befinden. Dieser Vortheil beträgt auf der Pennsylvania Eisenbahn allein 20 % der gesammten Betriebskosten und gegenüber der London und Northwestern Eisenbahn 160 %. Der Verfasser hat eine fachmännische Untersuchung angestellt in Bezug auf eine von einer grossen Handelsstadt im Innern des Landes nach Hafenorten an der Küste anzulegende neue Bahn und dabei gefunden, dass die Kosten selbst bei weitestgehender Berücksichtigung aller Entschädigungen 130 000 ℳ auf das Kilometer nicht übersteigen würden, und dass eine solche Bahn hohe Erträgnisse liefern würde, selbst bei Frachtsätzen, die weniger als die Hälfte der gegenwärtigen betragen. Diese Bahn könnte, da für den Personenverkehr bereits ausreichende Verkehrswege zur Verfügung stehen, ausschliesslich als Güterschleppbahn gebaut werden. Durch dieselbe würde der Werth der Landgüter verdoppelt werden, auch würde dieselbe sich für den Bergbau und die Industrie in ihrer gegenwärtigen Bedrängniss durch den auswärtigen Wettbewerb als ein Segen erweisen. Die vorstehenden Nachweisungen zeigen, dass auf den Englischen Eisenbahnen, deren Anlagekosten 4 bis 6 Mal so grosse gewesen sind, als bei den Amerikanischen, trotzdem die Beförderungskosten für Güter mehr als doppelt so hoch sind, als bei diesen, während dieselben geringer sein sollten. Der Verfasser schreibt den grossen Unterschied in den Betriebsausgaben zu Gunsten der Amerikanischen Bahnen hauptsächlich den folgenden Umständen zu:

1. dem Umstande, dass die Züge auf den Amerikanischen Bahnen wesentlich grössere Lasten befördern als diejenigen auf den Englischen;
2. der allgemeinen Anwendung der Drehschemel bei den Betriebsmitteln der Amerikanischen Bahnen, welche erheblich geringere Widerstände und geringere Abnutzung ergeben als die Englischen Betriebsmittel mit ihren langen, festen Radständen;
3. der allgemeinen Anwendung der grösseren Wagen auf den Amerikanischen Bahnen, welche eine höhere Tragfähigkeit mit verhältnissmässig geringem Eigengewicht verbinden;
4. der geringen Geschwindigkeit der Amerikanischen Güterzüge;
5. der allgemeinen Anwendung schwererer Güterzuglokomotiven, welche grössere Lasten fortzubewegen imstande sind, als die leichten Englischen Güterzuglokomotiven;
6. der Bauart der Amerikanischen Lokomotiven mit Aussencylindern und äusserem Triebwerk, welche die erforderlichen Reparaturen in bequemerer und billigerer Weise ermöglicht, als dies bei den Maschinen mit Innencylindern auf den Englischen Bahnen der Fall ist;

---

*) Abgedruckt in Nr. 32 S. 333 d. Ztg.

7. der Beförderung von Sammel- und Vertheilungs-Güterzügen, welche geringere Mengen als Wagenladungen aufnehmen und abliefern. Es wird hierdurch der auf den Englischen Bahnen fühlbare Missstand der nur theilweisen Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge vermieden. In dieser Hinsicht stimmt die Amerikanische Betriebsweise bei Güterzügen mit derjenigen der Milchzüge auf den Englischen Bahnen überein.

Die gegenwärtige Fracht für Roheisen von Stoke on Trent nach Liverpool beträgt 5,7 *M.* für 1 t bei einer Weglänge von 90 km. Von Birmingham, Alabama, nach Pensacola (in den Vereinigten Staaten) beträgt die Güterfracht 6 *M.* bei einer Weglänge von 450 km. Die Fracht ist also bei einer 5 Mal grösseren Weglänge ungefähr dieselbe. Es ist dies ein praktisches Beispiel zwischen Englischer und Amerikanischer Betriebsweise und dem Einfluss derselben auf die Wohlfahrt des Landes. Der Birminghamdistrikt in den Vereinigten Staaten ist erst 3 oder 4 Jahre alt und wird in diesem Jahre über 800 000 t Roheisen erzeugen. Bei gleich hohen Eisenbahn-Frachtsätzen wie in England, würde die Eisengewinnung unmöglich und der ganze Distrikt vereinsamt und öde sein. Es sind dies ernste und warnende Thatsachen, nicht etwa Schätzungen und theoretische Möglichkeiten.

Die vorstehenden Betrachtungen und Ansichten gründen sich nicht auf Theorien oder neue Entdeckungen, sondern auf die wirklichen und langjährigen Betriebsergebnisse aller Amerikanischen und Kanadischen Eisenbahnen, welche ein Netz von mehr als 274 000 km Betriebslänge umfassen (gegenüber 32 000 km in England) und zu welchen ein Fuhrpark von über 1 100 000 Wagen, die sämmtlich nach dem hier empfohlenen System gebaut sind, gehört. Dies kann nicht mehr als ein blosser Versuch betrachtet werden. Was in so grossartigem Maassstabe in Amerika geschieht, könnte zweifellos auch hier durchgeführt werden. Der Verfasser hat längere Zeit in England zugebracht und beabsichtigt, auch für die Folge noch längere Zeit sich in England aufzuhalten. Er ist um das fernere gedeihliche Fortschreiten Englands besorgt. Seine ausgedehnten Reisen und eingehenden Beobachtungen haben ihn zu der beschämenden Ueberzeugung gebracht, dass England infolge übelberathener Eisenbahnwirthschaft im Begriff ist, sich von seiner beherrschenden Machtstellung auf dem Weltmarkt verdrängen zu lassen. Zur Zeit des Baues der ersten Eisenbahn hatte England so gut wie keine Mitbewerber. Gegenwärtig sind ihm auf allen Seiten starke und zum Theil erfolgreiche Gegner erwachsen. Wenn zu jener Zeit jemand dem Englischen Landwirthe gesagt hätte, dass der im Innern von Nordamerika, Australien oder Indien erzeugte Weizen dereinst mit dem in England gewonnenen auf dem Englischen Markte in erfolgreichen Wettbewerb treten würde, so würde dieser Hellseher für schwachsinnig gehalten worden sein. Wenn derselbe jedoch noch weiter gegangen wäre und zu der Weissagung sich verstiegen hätte, dass das frische Rind- und Hammelfleisch, welches in England gewonnen und verbraucht wird, einen erfolgreichen Gegner in dem aus den Rocky mountains oder den Pampas in Südamerika, oder in dem aus Australien bezogenen, finden würde, so würde man diese Prophezeiung für zu sinnlos gehalten haben, um sie einer Beachtung zu würdigen. Beide Voraussagungen haben sich gegenwärtig erfüllt. Der Englische Landwirth, wehrlos durch die hohen Beförderungskosten seiner Erzeugnisse, kann den Wettbewerb nicht mehr erfolgreich führen und verliert mehr und mehr den Markt, infolge dessen der Werth seiner Liegenschaften sich entsprechend vermindert. Es gibt hierfür nur ein Gegenmittel, welches darin besteht, dass die Englischen Eisenbahnen dem Englischen Landwirthe dieselben Frachtsätze auferlegen, welche sein gefährlicher Mitbewerber zahlt. Dies ist aber nur möglich durch Anlage billiger Eisenbahnen nach Amerikanischem Muster und Einführung entsprechender Betriebsmittel und einer entsprechenden Betriebsweise. Hierdurch würde die Englische Landwirthschaft wesentlich gewinnen, die Industrie und der Bergbau einen grossen Aufschwung nehmen und den auswärtigen Wettbewerb gegenüber auf einen günstigeren Standpunkt gestellt werden. Sechs Jahre sorgfältiger Studien der Englischen Eisenbahnen haben dem Verfasser die Ueberzeugung befestigt, dass durch Anwendung dieser Mittel wesentliche Verminderungen der Betriebskosten zu erreichen sind und zwar ohne Einbusse an den gegenwärtigen Erträgen.

Aus Spanien und seinen Kolonien.

Verschmelzung der Asturischen mit der Nordbahn.

Die Eisenbahnen von Asturien, Galicien und Leon, welche die Strecke Palencia-Leon-Branuelas-Ponferrada-Montforte-Lugo-Coruna; Leon-Pola-Oviedo-Gijon und Oviedo-Trubia (zusammen 741 km) umfassen, wurden am 23. November 1864 der ehemaligen Nordwestbahngesellschaft auf 99 Jahre konzessionirt; dieselbe baute indessen nur die grösstentheils in der Ebene gelegenen Strecken Palencia-Branuelas, Lugo Coruna und Leon-Pola, weil sie Ende der siebziger Jahre in finanzielle Schwierigkeiten gerieth, infolge deren sie ihre Zahlungen schliesslich ganz einstellen musste. Nachdem die fertiggestellten Linien nach Gewährung einer Staatsbeihilfe eine Zeit lang gerichtlich verwaltet waren, wurde im Jahre 1880 die Konzession einer neu gebildeten Gesellschaft, welche sich „Eisenbahngesellschaft für Asturien, Galicien und Leon“ nannte, übertragen; dieselbe hatte die ältere Gesellschaft zu entschädigen und die noch ungebauten Gebirgsstrecken, welche zu den schwierigsten und kostspieligsten von ganz Spanien gehören, zu vollenden. Im Jahre 1884 war dies geschehen; die Betriebsergebnisse waren aber auch nach Fertigstellung der Bahn, obwohl dieselbe u. a. auch die reichen Bergwerksbezirke von Asturien erschliesst, nicht hinreichend, um nur die Schuldverschreibungen vollständig zu verzinsen. Die Gesellschaft sah sich daher genöthigt, zur Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse bei der Spanischen Kolonialbank eine schwebende Schuld von 4 500 000 Pesetas aufzunehmen; da hierdurch aber nur der augenblicklichen Verlegenheit abgeholfen wurde und für die Dauer doch keine Hilfe geboten war, so musste sie schon mit Beginn des ersten Betriebsjahres nach Eröffnung des Gesammtnetzes am 10. März 1885 einen Vertrag mit der Nordbahngesellschaft abschliessen, auf Grund dessen sie dieser den Betrieb ihrer Bahnen überliess, während die Nordbahn sich verpflichtete, die Fehlbeträge der Asturischen Bahn an Betriebsausgaben bezw. an Zinsen und Tilgung der Anleihe und schwebenden Schuld zu decken. Dafür bedang sich aber die Nordbahn aus, dass es ihr freistehe, sobald die kilometrischen Roheinnahmen der Asturischen Bahn 18 000 Pesetas betragen, die 40 000 Antheilscheine dieser Gesellschaft entweder gegen eine gleiche Anzahl Antheilscheine der Nordbahn oder aber gegen 80 000 3 prozentige Nordbahn-Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs. umzutauschen. Die kilometrische Roheinnahme betrug 1887 = 12 684 Frcs., 1888 = 12 839 Frcs. und 1889 (nach den Wochenausweisen) 14 035 Frcs.; der Zeitpunkt, wo der Umtausch zu erfolgen hat, ist hiernach vertragsmässig noch nicht gekommen. Andere Gründe empfahlen die Beschleunigung der endgültigen Regelung des Umtausches; die von der Nordbahn für die Asturische Gesellschaft zu deckenden Fehlbeträge betrugen nämlich 1885 = 226 136,29, 1886 = 2 229 719,18, 1887 = 1 899 801,52, 1888 = 2 507 633 Frcs. (für 1889 ist der Betrag noch nicht bekannt), ausserdem hat noch eine Summe von 1 060 087 Frcs. an die ehemalige Nordwestbahn gezahlt werden müssen. Bezüglich der Festsetzung des an die Nordbahn-Aktionäre zu vertheilenden Gewinnes besteht nun eine grundsätzliche Meinungsverschiedenheit zwischen der Französischen und der Katalonischen Gruppe derselben; die Französischen Aktionäre der Nordbahn sind der Ansicht, dass die für die Asturischen Bahnen zu deckenden Fehlbeträge aus dem Reinertrage der Nordbahn zu bestreiten und nur der Rest desselben an die Aktionäre als Gewinn zu vertheilen sei, während die Katalonische Gruppe die genannten Fehlbeträge den Rücklagen der Nordbahn entnommen und den ganzen Reinertrag als Gewinn vertheilt wissen wollte. Zur Beseitigung dieser zu fortwährenden Streitigkeiten Veranlassung gebenden Meinungsverschiedenheit ist nunmehr die Verschmelzung der beiden Bahnen, und zwar auf folgender Grundlage vollzogen:

1. Die Aktionäre der Nordbahn erhalten behufs Schadloshaltung für die bisher vorgestreckten Fehlbeträge der Asturischen Bahnen 14 000 Bezugsscheine der letzteren über je 500 Frcs., welche nicht verzinst, aber während der Konzessionsdauer bezw., wenn die Ueberschüsse der Asturischen Bahnen es gestatten, früher getilgt werden; es kommt also bei einer Gesammtzahl von 350 000 Antheilscheinen der Nordbahn auf je 25 Antheilscheine ein Bezugsschein. 2. Die Nordbahn zahlt die bei der Spanischen Kolonialbank aufgenommene schwebende Schuld der Asturischen Bahnen in Höhe von 4 500 000 Pesetas zurück und gibt zu diesem Zwecke neue Schuldverschreibungen aus; die Verzinsung und Tilgung dieser Schuldverschreibungen lässt gegenüber dem viel höheren Zinsfusse der schwebenden Schuld eine solche Ersparniss zu, dass daraus noch die genannten 14 000 Bezugsscheine getilgt werden können, falls die Ueberschüsse der Asturischen Bahnen hierzu nicht ausreichen sollten. Als Entgelt für die Zurückzahlung dieser Schuld erhält die Nordbahn fernere 30 000 Bezugsscheine derselben Art wie die obengenannten; diese letzteren 30 000 Bezugsscheine verbleiben indessen vorläufig in der Gesellschaftskasse der Nordbahn und werden später von Fall zu Fall an ihre Aktionäre vertheilt als Ersatz der bis Ende des Jahres 1893 für die Asturischen Bahnen etwa noch zu deckenden Fehlbeträge. Die 40 000 Antheilscheine der Asturischen Bahnen werden gegen eine gleiche Anzahl neu zu schaffender Antheilscheine der Nordbahn umgetauscht; diese letzteren nehmen indessen erst vom Jahre 1894 ab am Gewinn theil. Bis zu diesem Zeitpunkt erhofft man nämlich infolge der Eröffnung zahlreicher Zweigbahnen, welche das von dem Asturischen Bahnnetz durchzogene Kohlenbecken erschliessen werden, einen derartigen Verkehrsaufschwung, dass

nicht nur sämmtliche Lasten der Gesellschaft gedeckt werden können, sondern auch der Gewinn der Nordbahn-Antheilscheine trotz ihrer Vermehrung von 350 000 auf 390 000 keine Verminderung erfahren wird.

Nebenbahngesetz.

Ueber den von uns in Nr. 62 des Jahrgangs 1889 d. Ztg. auszugsweise mitgetheilten Gesetzentwurf, betreffend die Bedingungen für die Konzessionirung von Nebenbahnen, haben die Cortes in ihrer vorjährigen Sitzung wegen Mangel an Zeit nicht mehr Beschluss gefasst. Das neue Ministerium hat einige Abänderungen daran vorgenommen, welche indessen die allgemeinen Grundzüge desselben nicht berühren, und dann den Gesetzentwurf abermals der Berathung der Kammern überantwortet. Ob jetzt eine Regelung dieser bereits seit mehr als 2 Jahren (vergl. u. a. Nr. 15 des Jahrgangs 1888 d. Ztg.) schwebenden Frage erzielt wird, bleibt abzuwarten.

Verschmelzung der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn mit der Nordbahn.

Im Jahre 1888 war zwischen der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn- und Bergwerks-Gesellschaft und der Nordbahn-Gesellschaft ein Betriebsüberlassungs-Vertrag (vergl. Nr. 76 des Jahrgangs 1888 d. Ztg.) geschlossen und darin u. a. bestimmt worden, dass das Eigenthum des Unternehmens der San Juan de las Abadesas-Gesellschaft 6 Jahre nach Uebernahme des Betriebes seitens der Nordbahn an die letztere übergehen solle. Auch bezüglich dieser Bahn war indessen der Nordbahn die möglichste Beschleunigung der Verschmelzung erwünscht, mit der sich die San Juan de las Abadesas-Gesellschaft kürzlich einverstanden erklärt hat; es erübrigt also nur noch die Genehmigung der Regierung.

Konzessionsertheilung.

Konzessionen und zwar sämmtlich ohne Staatsbeihilfe, sind ertheilt worden:

A. durch Königlichen Erlass vom 12. Februar d. J. an R. de Alava für eine Lokalbahn von Grao de Valencia (dem Hafen von Valencia) über Moncada nach Betera nebst Abzweigung Valencia-Rafelbunol;

B. durch Königlichen Erlass vom 20. Februar d. J. an J. C. Morillo für eine Schmalspurbahn von Arganda nach Colmenar de Oreja nebst Abzweigung Moreta-Orusco;

C. durch Königlichen Erlass vom 14. März d. J.
1. an Manuel de Lecanda für eine Schmalspurbahn von Luchana nach Munguia (Provinz Viscaya),
2. an G. Pozzi für eine Schmalspurbahn von Elgoibar nach Deva (Provinz Guipuzcoa),
3. an E. Legorburu für eine Breitspurbahn von Station Logrono der Linie Tudela-Bilbao nach Pampelona,
4. an das Haus C. de Murrieta & Cie. für eine Lokalbahn von Baracaldo (Viscaya) nach dem Rio Galindo.

D. zum 23. April d. J. ist die Konzessionsvergebung einer in der Provinz Castellon gelegenen Strassenbahn von Villareal nach Grao de Burriana nebst einer Zweigbahn nach der Almansa-Valencia-Tarragona-Eisenbahn ausgeschrieben.

Grosse Kubanische Centralbahn.

Die Konzessionsvergebung für die Grosse Kubanische Centralbahn, deren Bau auf Vorschlag des Kolonialministers vom Ministerrath beschlossen wurde, ist durch Königlichen Erlass vom 22. März 1889 auf den 23. April d. J. festgesetzt worden; dieselbe hat eine Länge von 986 km und soll nach dem Voranschlage 27 500 Piaster für 1 km kosten — ein Anlagekapital, welchem durch den Staatsschatz der Insel Kuba 8 % Zinsen gewährleistet werden. Die zu hinterlegende Bürgschaft, welche zur Theilnahme an dem im Kolonialministerium abzuhaltenden Bietungstermin berechtigt, beträgt 1 000 000 Pesetas.

Havana-Eisenbahnen.

Die Havana-Eisenbahngesellschaft, deren Netz aus den Linien der ehemaligen Havanabai-Eisenbahngesellschaft und der Havanesischen Eisenbahngesellschaft besteht, hat am 20. Februar d. J. in London eine 5 % Anleihe von 1 600 000 £ zum Kurse von 95 % aufgenommen; diese Schuldverschreibungen, welche auf das vereinigte Netz hypothekarisch eingetragen werden, sind ausserdem von der Havana-Handelsbank und Regla Warehouses gewährleistet.

Der Erlös der neuen Anleihe dient hauptsächlich zur Zurückzahlung der im Jahre 1881 zum Nennwerth begebenen 7 % hypothekarischen Anleihe der Havanesischen Eisenbahngesellschaft in Höhe von 299 600 £, der im Jahre 1886 zu 98 % begebenen 7 % hypothekarischen Anleihe derselben Gesellschaft in Höhe von 345 000 £ und der 6 % Schuldverschreibungen der Havanabai-Eisenbahn im Gesammt-Nennwerth von 506 200 £.

Kr.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Das „Bulletin officiel de l'Etat indépendant du Congo" veröffentlicht in seiner letzten Nummer das am 9. November 1889 zwischen dem Kongostaate und der Kongo-Eisenbahngesellschaft abgeschlossene, die Bedingungen für den Bau und Betrieb der Kongobahn festsetzende Uebereinkommen; dasselbe gibt über verschiedene Verhältnisse, über welche man sich nach den bisherigen Mittheilungen nicht unterrichten konnte, Aufschluss.

Die Dauer der Konzession beträgt 99 Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung — welche von Fällen höherer Gewalt abgesehen bis 31. Dezember 1894 erfolgt sein muss — an gerechnet, doch hat der Staat das Recht, die Bahn jederzeit einzulösen; zur Berechnung des Einlösungspreises wird der durchschnittliche jährliche Reinertrag der der Verstaatlichung vorangehenden letzten 7 Jahre — abzüglich der beiden ungünstigsten — bezw. der Reinertrag des letzten der 7 Jahre, falls er höher als der von den verbleibenden 5 Jahren berechnete Durchschnitt ist, zu Grunde gelegt. Die hiernach der Gesellschaft bis zum Ablauf der Konzessionsdauer zustehenden Jahresabfindungen werden unter Annahme eines Zinsfusses von 3,5 % kapitalisirt und der sich ergebende Kapitalbetrag der Gesellschaft vor der Besitzergreifung der Bahn seitens des Staates übergeben. Findet die Einlösung vor Ablauf des 25. Betriebsjahres statt, so muss die Abfindung wenigstens 30 % mehr als das auf den Bau und die Ausstattung der Bahn verwendete Anlagekapital betragen.

Die von dem Staate gewährten Beihilfen und Begünstigungen bestehen in der unentgeltlichen Ueberlassung des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens, in der Ueberweisung eines Landstreifens von 200 m Tiefe zu beiden Seiten der Bahn, sowie von 1 500 ha Land für jedes dem Betriebe übergebene Kilometer Eisenbahn zu vollem Eigenthum der Gesellschaft; ausserdem verpflichtet sich der Staat, während der 25 ersten Betriebsjahre keine am Meere oder am Kongo endigende Bahn zu bauen oder zu konzessioniren, welche eine Verbindung zwischen dem Ober- und Unterlauf des Flusses herstellt.

Die Tarife betragen für Personen für die ganze Strecke hin und zurück in I. Klasse 500 Frcs., in II. Klasse 50 Frcs.; Soldaten und schwarze Arbeiter im Dienste eines Unternehmers, welche in Trupps von wenigstens 30 Mann reisen, geniessen eine Ermässigung von 50 %. An Gepäck hat jeder Reisende in I. Klasse 100 kg und in II. Klasse 20 kg frei; Uebergewicht ist mit 1 Frc. für das Kilogramm zu bezahlen. Güter haben nach dem Innern zu ohne Unterschied 100 Frcs. für 100 kg zu entrichten; nach der Küste zu kosten Elfenbein 100 Frcs., Kautschuk 43 Frcs., rother Kopalgummi 32 Frcs., Kaffee 28 Frcs., Tabak 27 Frcs., weisser Kopalgummi 18 Frcs., Färberflechte 17 Frcs., Palmöl 12 Frcs., Palmkerne, Erdnüsse, Bauhölzer und Sesam je 10 Frcs. für 100 kg, endlich alle nicht benannten Waaren 7,50 Frcs. nebst einem Zuschlag von 10 % des Europäischen Marktpreises. Unter Zugrundelegung dieser für die ganze Strecke Matadi-Ndolo geltenden Höchstsätze kann die Gesellschaft selbständig ihre Tarife aufstellen, auch nach eigenem Ermessen jederzeit ermässigen; jedesmal, wenn die jährliche Reineinnahme während 3 auf einander folgender Jahre 8 000 Frcs. für das Kilometer übersteigt, ist die Gesellschaft auf Verlangen der Regierung zu einer Herabsetzung der Tarife um 5 % verpflichtet, bis die erhobenen Tarife durchschnittlich nur noch 25 Cts. für das Tonnenkilometer betragen. Sind die Tarife ermässigt, so dürfen sie ohne zuvorige Zustimmung der Regierung nicht wieder erhöht werden; indessen wird die letztere die Genehmigung zur Erhöhung stets ertheilen, wenn die Reineinnahmen infolge der Tarifermässigungen während 2 auf einander folgender Jahre gegen früher um 10 % herabgegangen sind. Während der beiden ersten Betriebsjahre ist wöchentlich wenigstens ein Personen und Güter befördernder Zug in jeder Richtung abzulassen, vom dritten Jahre an müssen wöchentlich wenigstens 2 Züge in beiden Richtungen verkehren, sobald es die Regierung für erforderlich erachtet; Sonderzüge für Staatssendungen sind gegen eine Entschädigung von wenigstens 1 000 Frcs. zu den gewöhnlichen Tarifen zu stellen.

Jede Aenderung der Satzungen oder Verschmelzung mit einer anderen Gesellschaft bezw. Uebertragung der Konzession bedarf der Zustimmung der Regierung.

Französisches Kongo- und Gabungebiet.

Wie die im Dezember 1886 erfolgte Bildung der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe der Ausgangspunkt für eine Reihe von wirthschaftlichen Unternehmungen war, welche sich den Kongostaat als Feld ihrer Thätigkeit erwählten und in dem Bau der Kongobahn ihren Gipfelpunkt fanden, so scheint sich derselbe Vorgang in der benachbarten Französischen Kolonie wiederholen zu wollen. Am 21. Januar d. J.

ist zwischen dem Herrn P. de Brazza-Savorgnan im Namen der Französischen Gabun- und Kongokolonie und Herrn A. Christophle im Namen einer Aktiengesellschaft, welche unter Zugrundelegung eines Aktienkapitals von 2 000 000 Frcs. und unter Annahme des Namens „Handels- und Gewerbegesellschaft für den Französischen Kongo“ (Compagnie commerciale et industrielle du Congo français) in der Bildung begriffen ist, ein bezüglicher Vertrag zustande gekommen, welcher bereits am 25. Januar die Genehmigung des Präsidenten Carnot erhalten hat.

Nach diesem Vertrage verpflichtet sich die Gesellschaft auf ihre Kosten die vollständigen Vorarbeiten für einen Verbindungsweg zwischen der Meeresküste und dem Kongostrom herstellen zu lassen — eine Verbindung, welche den Kuilu-Niadi benutzen und in einer nach Erforderniss in eine Schmalspurbahn umzuwandelnden Fahrstrasse zwischen dem Oberlauf des Niadi und Brazzaville bestehen soll. Diese Vorarbeiten sind, von Fällen höherer Gewalt abgesehen, in 2 Jahren fertigzustellen. Als Entgelt hierfür erhält die Gesellschaft 200 000 ha Land; ausserdem hat dieselbe bezüglich der Ertheilung der auf 99 Jahre geltenden Konzession für die auszuführenden Arbeiten und deren Betrieb 1 Jahr lang nach Bekanntgabe des Bedingnissheftes ein Vorrecht vor anderen Bewerbern. Das geringste Maass der s. Zt. mit der etwaigen Konzession zu ertheilenden Begünstigungen besteht: 1. in der unentgeltlichen Ueberlassung aller zum Bau der Land- und Schifffahrtsstrasse erforderlichen Ländereien, 2. in der Ueberweisung aller zu beiden Seiten der herzustellenden Verbindung bis zu 200 m Tiefe gelegenen Ländereien einschl. der Bergwerke, 3. in der Ueberlassung von 1 500 ha Land für jedes dem Betriebe übergebene Kilometer Eisenbahn, endlich 4. in der Ueberlassung von 20 % der jährlichen Kolonialeinnahmen bis zur Höhe von 5 % des Gesellschaftskapitals für die ganze Konzessionsdauer. Dagegen hat die Gesellschaft s. Zt. zutreffendenfalls von dem Reinertrage einschl. der Staatsbeihilfe nach Abzug von 5 % zu der gesetzlichen Rücklage und nach Vertheilung eines Gewinns von 6 % von dem dann noch verbleibenden Ueberschusse 40 % der Kolonie zu überlassen.

Dieser Vertrag ist theilweise wörtlich dem s. Zt. auch von uns mitgetheilten Uebereinkommen zwischen dem Kongostaate und der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe nachgebildet; ob derselbe auch den gleichen Erfolg haben wird, muss die Zukunft lehren, die Verhältnisse sind wenigstens dem Anscheine nach nicht ungünstige. Der Kuilu, welcher in seinem Oberlauf den Namen Niadi führt, fällt bei Rudolfstadt an der Loangoküste (etwa $1^1/_2$ Breitegrade nördlich von der Kongomündung) ins Meer; von der Mündung aus ist die Richtung bis Franktown eine nordöstliche, von dort bis Stephanieville eine südöstliche und von dort bis in die Nähe der Grenze des Kongostaates eine östliche. An diesem Punkte wird voraussichtlich die Fahrstrasse bezw. Schmalspurbabn anschliessen müssen, um weiter in östlicher Richtung Brazzaville am Stanleypool zu erreichen; ob sich etwa noch ein Theil des bei Brazzaville in den Stanleypool mündenden Flusses Gordon Bennet schiffbar machen lässt, ist eine durch die an Ort und Stelle anzustellenden Untersuchungen zu lösende Frage, aber auch davon abgesehen, ist die Französische Kongobahn in der Luftlinie nur etwa halb so lang wie die Belgische. Nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten dürften aber die zwischen Franktown und Rudolfstadt befindlichen Stromschnellen des Kuilu bilden.

Portugiesisches Westafrika.

Die Vorarbeiten für eine Bahn zwischen dem Hafenplatz und Hauptort der gleichnamigen Kolonie, Benguela, und dem tief im Innern gelegenen Karawanen-Knotenpunkt Bihe sind in Angriff genommen worden, so dass auch Benguela, gleich den beiden Schwesterkolonien Angola und Mossamedes, ihre Bahn erhalten dürfte.

Die Argentinischen Eisenbahngarantien.

Bei der langen Andauer der wirthschaftlichen Krisis in Argentinien, während deren weder die Centralregierung noch die Provinzen auf das Unterbringen neuer Anleihen in Europa rechnen können, mehrt sich das Bedenken, ob die grossen staatlichen Goldverbindlichkeiten pünktlich einzuhalten sind. Die Centralregierung macht unzweifelhaft die grössten Anstrengungen, ihren finanziellen Ruf zu bewahren und alle anderen Behörden sind ebenso besorgt, ihren Kredit zu behaupten. An gutem Willen fehlt es nirgends, nur frägt es sich, ob die Mittel zur Ausführung derselben nicht ausbleiben werden. Es ist keine kleine Aufgabe, für jede 100 Dollars, die an Zinsen oder Kapital im Auslande verfallen, 230 bis 240 D. hergeben zu müssen, oder mit anderen Worten, statt beispielsweise 5 % nunmehr 12 % Zinsen zu zahlen, doch ist es das, was Argentinien seit einiger Zeit thut und so lange zu thun genöthigt bleibt, bis das Goldagio wesentlich sinkt. Da die ganze Nation unter der Valutaentwerthung leidet, so erscheint es fast räthselhaft, dass die grössere Abgabenlast, die die Verhältnisse bedingen, überhaupt getragen wird. Wenn aber die Besitzer von Staatsobligationen, deren Wortlaut bündig und klar darstellt, welche Rechte die Titres mit sich führen, schon zu zweifeln beginnen, um wie viel mehr liegt für die Inhaber von garantirten Eisenbahnwerthen Ursache zur Beunruhigung vor. Die Zinsbürgschaft ist nämlich in jedem Falle an gewisse Bedingungen geknüpft, über deren Erfüllung oder Nichterfüllung der Bürge, also die Regierung, urtheilt. Ein und zwar der wichtigste Vorbehalt geht dahin, dass sich die Bahnverwaltungen anheischig machen, nicht nur den Bahnkörper in gutem betriebsfähigen Zustande zu halten, sondern auch jederzeit hinreichendes Betriebsmaterial bereit zu stellen, um allen Verkehrsanforderungen zu genügen. In einem Riesenstaate wie Argentinien, mit dessen Aufschliessung wegen der geringen Einwohnerzahl noch kaum ein Anfang gemacht ist, kommen nun Dinge vor, die in älteren Staaten gar nicht eintreten können. Die 1889er Ernte fiel z. B. so reichhaltig aus, dass die Bahnen nicht genug Güterwagen auftreiben konnten, um die unerwartet grosse Masse von Getreide usw. prompt zu befördern. Für den Verkehr von mindestens 9 Monaten im Jahre, herrscht dagegen fast überall Ueberfluss an rollendem Materiale, das aus Mangel an Benutzung oft verrostet und unbrauchbar wird. Es lässt sich also kaum erwarten, dass sich die Gesellschaften für einen Ausnahmefall einen Wagenpark anschaffen, der sonst ausser allem Verhältniss zu ihren Bedürfnissen steht. Und doch kann die Regierung von Rechts wegen die Garantiezahlung sistiren, weil die Bahnen dem Wortlaute der Bedingungen nicht entsprechen. Wo es sich um die Entscheidung über eine so dehnbare Frage handelt, ob das Material den an den Betrieb billigerweise zu stellenden Ansprüchen genügt oder nicht, da hat es die Behörde ganz und gar in der Hand, nach ihrem Gutdünken oder nach ihrer Bequemlichkeit zu verfahren. Dass der Staat trotzdem nur in einem einzigen Falle, nämlich bei der East Argentine Gesellschaft, die Zahlung der garantirten Summe beanstandete, liegt wohl vornehmlich an der Befürchtung, dass er andernfalls seinen Kredit im Auslande untergraben würde und mag auch auf den Einfluss der grossen Häuser zurückzuführen sein, die s. Zt. die Eisenbahnemissionen in London übernahmen. Je trüber sich aber die finanziellen Zustände in Buenos Ayres gestalten und je mehr sich die Schwierigkeiten der Regierung anhäufen, desto mehr befürchtet man, dass sich das Ministerium nach einem Auswege umsehen dürfte, um seine schwere Bürde ein wenig zu erleichtern. Dazu, glaubt man, lieferten die Eisenbahngarantien die beste Gelegenheit. Da von den in England emittirten Argentinischen Eisenbahnwerthen eine nicht unbedeutende Anzahl in Deutschland Aufnahme fanden, so lassen wir hier ein Verzeichniss der vornehmlichsten dieser Aktien und Prioritätsobligationen folgen:

Gesellschaft	Aktien oder Debentures	Kapitalbetrag £
Argentine Great Western . .	5 % Debentures	2 370 000
„ „ „ . .	$4^1/_2$ % „	250 000
„ „ „ . .	5 % Prioritätsaktien	500 000
„ „ „ . .	Stammaktien	500 000
Argentine North Eastern . .	5 % Debentures	600 000
„ „ „ . .	6 % Prioritätsaktien	1 500 000
* Buenos Ayres & Ensenada .	5 % Debentures	400 000
* „ „ „ „ .	7 % Prioritätsaktien	399 636
* „ „ „ „ .	Stammaktien	350 000
Buenos Ayres & Pacific . .	7 % Debentures	1 312 340
„ „ „ „ . .	7 % Prioritätsaktien	1 000 000
„ „ „ „ Mercedes-Linie	5 % Debentures	604 000
* Buenos Ayres & Rosario . .	$4^1/_2$ % „	1 250 000
* „ „ „ „ . .	7 % Prioritätsaktien	440 200
* „ „ „ „ Sunchales-Linie	7 % „	498 650
* Buenos Ayres & Rosario Neuman-Linie	7 % „	2 000 000
* Buenos Ayres & Rosario . .	Stammaktien .	1 061 150
* „ „ „ „ Great Southern	5 % Debentures	2 000 000
* Buenos Ayres & Rosario 1890er Erweiterung	Aktien	1 400 000
* Buenos Ayres & Rosario 1892er Erweiterung	„	1 500 000
* Buenos Ayres & Rosario	Stammaktien	3 600 000
* „ „ „ „ Northern	6 % Debentures	120 000
* „ „ „ „ „	5 % „	154 505
* „ „ „ „ „	8 % Prioritätsaktien	122 220
* „ „ „ „ „	Stammaktien	179 480
* „ „ „ Valparaiso .	7 % Prioritätsaktien	500 000
* „ „ „ „ .	7 % Debentures	346 000

* Central Argentine	6 % Debentures	700 000
* „ „	Aktien	3 000 000
* „ „	neue Aktien	1 486 695
* Cordoba & Rosario	6 % Prioritätsaktien	600 000
* Cordoba Central	Aktien	400 000
* „ „	5 % Debentures	400 000
„ „ Northern .	5 % Prioritätsaktien	3 174 604
East Argentine	5 % „	350 000
„ „	7 % garantirte Bonds	668 000
* North Western Argentine .	7 % Prioritätsaktien	335 000
* „ „ „ .	6 % Debentures	350 000

Die Garantien sind theils von der Centralregierung, theils von den Provinzen geleistet und weichen auch sonst wesentlich von einander ab. Von den Great Western-Werthen ist z. B. nur die Debenturesanleihe garantirt, die Bürgschaft für die Nortb Eastern lautet auf 20 Jahre und ist so berechnet, dass sie die Zinsen auf beide Emissionen deckt, vorausgesetzt, dass die Betriebskosten nicht höber als 50 % der Bruttoeinnahme sind. Die mit * bezeichneten Gesellschaften haben keine Garantie, weil sie solche entweder nie besassen, oder aufgaben. Diese Bahnen rentiren sich seit Jahren sehr gut und vertheilten an ihre Aktionäre für das letzte Finanzjahr Dividenden von bezw. 8, 9, 10, 7, 12 und 7 %. Die Buenos Ayres und Pacific geniesst die nämliche Garantie wie die Argentine North Eastern. Die East Argentine besass ursprünglich eine unbedingte Garantie auf 40 Jahre von 68 000 £ per anno, die jedoch, wegen des ungünstigen Betriebes, nun von der Beschaffenheit des rollenden Materials abhängt. Eine andere sehr unglückliche Bahn ist die Argentine Great Western, die ihre letzte Bilanz mit etwa 12 000 £ Defizit abschloss, doch nehmen die meisten anderen Linien nur einen Theil oder gar nichts von der Garantie in Anspruch. Von diesem Gesichtspunkte betrachtet, käme der Regierung wenig dabei heraus, ihre Garantieverbindlichkeiten zurückzuziehen, da deren Bruttobetrag kaum 600 000 £ und die effektiven Zahlungen à conto desselben höchstens 200 000 £ per anno ausmachen. Abgesehen davon, dass bis jetzt kein Beweis existirt, wonach die Argentiniscben Behörden den Besitzern der garantirten Eisenbabnwerthe gegenüber wortbrücbig zu werden beabsichtigen, liegt es nach obiger Darstellung auf der Hand, dass eine Schuldenrepudiation, die eine so geringe Erleichterung brächte, die unpolitischste Handlung wäre, die sich Argentinien zu Schulden kommen lassen könnte. Aus diesem Grunde allein dürfen sich die Inhaber der Eisenbabnsicberheiten davon überzeugt halten, dass die Republik von ihrer bisherigen Handlungsweise in betreff der Garantien wenigstens so lange nicht abweichen wird, als sie ihre Zahlungen überhaupt einhält. Jedenfalls ist also die Angst wegen Einhaltung der Zinszahlung auf die Eisenbahnpapiere übertrieben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Puttbus-Lauterbach. Am 15. Mai d. J. wird die Eisenbabnstrecke Puttbus-Lauterbach nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Station Lauterbach erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Der Fahrplan für die neue Strecke ist in dem gegenwärtig gültigen Fahrplan des Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im April 1890. (914MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Cassel unterstellte Bahnstrecke Warburg-Arolsen mit den Stationen Arolsen, Külte-Wetterburg, Volkmarsen und Welda für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privat-Depeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und der Station Warburg-Altstadt für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk wird am 1. Mai d. J. der Nachtrag VII und zu dem Staatsbahn-Personengeldtarif für den hiesigen Bezirk am nämlichen Tage der Nachtrag I eingeführt. Die Nachträge enthalten die im Verkehr mit den neuen Stationen der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen bezw. die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr.

Ferner werden am 1. Mai d. J. direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Strecke Warburg-Arolsen einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg andererseits eingeführt.

Soweit in die direkten Gütertarife Entfernungen und Frachtsätze für die genannten Stationen nicht aufgenommen werden, erfolgt die Frachtberechnung zwischen denselben und der Station Warburg nach den Frachtsätzen des im Nachtrag VII zum Lokal-Gütertarif enthaltenen Durchgangstarifs.

Elberfeld, den 23/4. 90. (915)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Namensänderung der Haltestelle Párisháza auf „Liptó Tarnóc“. Der Name der zwischen der Station Liptó Szt. Miklós und der Personen-Haltestelle Kis-Olaszi gelegenen Haltestelle Párisháza wird mit 1. Juni l. J. auf „Liptó Tarnóc“ abgeändert.

Budapest, am 11. April 1890. (916)
Die Direktion.
(N. w. n. h.)

3. Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. wird der im diesseitigen Bezirk gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltepunkt Nittel auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr, jedoch mit der Beschränkung, dass das Gewicht der einzelnen Güter 150 kg nicht überschreiten darf, eingerichtet.

Köln, den 26. April 1890. (917)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrbeinische).

Lokal - Gütertarif für den Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen Groschowitz und Gross-Stein belegene bisherige Personen-Haltepunkt Tarnau für den Eil- und Fracht-Stückgut-, nicht aber für den Wagenladungs-Verkehr eröffnet. Die bezüglicben Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen und unserm Verkehrsbüreau zu erfahren.

Breslau, den 22. April 1890. (918)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Schönermark für den Vieh- etc. Verkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Haltestelle Schönermark auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Berlin, den 19. April 1890. (MG919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Vom 1. Mai d. J. ab beträgt die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung für den Verkehr zwischen Bernburg und Wurzen 104 km.

Dresden, am 19. April 1890. (920)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbabnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die im bestehenden Getreide- etc. Tarif von Stationen der Poljesskischen Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel gültigen Frachtsätze von Kobrin bis einschliesslich Diatelewitschi und von Lachwa treten mit dem 4. Juni d. J. n. St. ausser Kraft. Die demnächst gültigen, etwas höheren Sätze werden rechtzeitig bekannt gemacht werden.

Direktion. (921H&V)

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Von sogleich bis 15/27. November d. J. beträgt die Fracht für die in den bestehenden Getreide- etc. Tarifen enthaltenen Artikel, über deren überseeische Ausfuhr unter Beobachtung der vorgeschriebenen Bedingungen die Bescheinigungen rechtzeitig beigebracht werden, für den Wagen mit 10 000 kg von Stationen der Südwestbahnen Kiew Fluss und Warnitzkaja Pristan über Grajewo nach Königsberg 104,87 bezw. 84,56 R., nach Pillau 109,10 bezw. 87,22 R., nach Memel 112,89 bezw. 89,61 R., zuzüglich 7,75 R. Nebengebühren, von Station Tscherkassy der Fastowbahn über Fastow, Grajewo nach Königsberg 118,75 R., Pillau 122,70 R., Memel 126,09 R. zuzüglich 7,87 R. Nebengebühren und von Krementschug, Station der Charkow-Nikolajewbahn, über Snamenka, Fastow, Grajewo nach Königsberg 124,82 R., Pillau 128,37 R. und Memel 131,42 R. zuzüglich 7,80 R. Nebengebühren. Für Sendungen nach Königsberg, deren überseeische Ausfuhr durch Vorlage der vorgeschriebenen Bescheinigungen innerhalb der vorgesehenen sechsmonatlichen Frist nicht nachgewiesen wird, ist eine Differenzfracht nachzuzahlen, welche bei unsern

Güterverwaltungen in Königsberg zu erfahren sind.

Direktion. (922H&V)

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mit 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag II zu Theil IIb (Französische Schnitttaxen) des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1. September 1889 zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und kann von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 18. April 1890. (923)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs mit neuen Frachtsätzen für die Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Kraft. Derselbe ist durch die Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 21. April 1890. (924)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Getreidetarif von Stationen der Polässischen Bahn nach Danzig und Neufahrwasser von den Stationen Schabinka bis inkl. Baranowitschi, sowie von Lachwa über die Route Brest-Praga-Illowo, desgleichen von Baranowitschi über Bialystock-Warschau-Illowo bestehenden Frachtsätze treten mit dem 23. Mai / 4. Juni cr. ausser Kraft. Die demnächst gültigen, theilweise höheren Frachtsätze werden später bekannt gegeben werden.

Die Direktion (925J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 30. d. Mts. treten für den Güterverkehr der Stationen Eichicht, Könitz, Neustadt a/Orla, Niederpöllnitz, Oppurg, Pössneck, Saalfeld, Triptis, Unterwellenborn, Weida Preuss. Staatsb., Blankenburg i/Thür., Kahla, Orlamünde, Rudolstadt, Schwarza und Uhlstädt mit den Stationen Crailsheim und Ulm direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den bezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Erfurt, den 22. April 1890. (926)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag V zum Anhange des Gütertarifs, enthaltend neue Ausnahme-Tarifsätze für Oberschlesische Steinkohlen nach Stationen der Neubaustrecken Bufleben-Grossenbehringen, Cöthen-Aken und Pratau-Torgau, sowie für die Station Alten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, und für die Station Kraftsdorf der Weimar-Geraer Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,10 *M* zu haben sind.

Erfurt, den 20. April 1890. (927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Gütertarife ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung der speziellen Tarifvorschriften; Aufnahme neuer Stationen der Sächsischen Staatsbahnen; ermässigte Entfernungen beziehungsweise Frachtsätze für die Stationen der Strecke Lauter-Johanngeorgenstadt beziehungsweise Grünstädtel; Aufnahme der Stationen Beuthen O. S. E. und R. O. U. E. in den Ausnahmetarif 1 für Holz; Aenderungen der Frachtsätze des Aunahmetarifs 4 für Eisenerze etc.; anderweite Schreibweise von Stationsnamen und Berichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 22. April 1890. (928)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von gebranntem G y p s in Wagenladungen von 10 000 kg (oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht) zwischen S t ü h l i n g e n und A r n e g g kommt mit Gültigkeit vom 5. Mai l. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 65 Cts. für 100 kg zur Einführung.

Karlsruhe, den 22. April 1890. (929)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1890 ist zum T a r i f h e f t 1 A (Verkehr Badische Bahn-Mittel- und Westschweiz) der VII. N a c h t r a g und zum T a r i f h e f t I B—F (Verkehr Elsass-Lothringische Bahnen, Prinz Heinrichbahn, Pfälzische Bahnen, Hessische Ludwigsbahn, Main-Neckarbahn, Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln linksrheinisch — Mittel- und Westschweiz) der X. N a c h t r a g erschienen.

Diese Nachträge enthalten u. a. neue, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 für E i s e n nnd S t a h l etc., ermässigte Frachtsätze für die Stationen W ü r z b u r g, F a h r n a u, H a u s e n - R a i t b a c h, Z e l l i/W., C h a u x - d e - F o n d s und L o c l e, Frachtsätze für H o l z s t o f f ab G e r n s b a c h, sowie für Güter des S p e z i a l t a r i f s IIIb ab K o r k.

Die seitherigen Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Eisen und Stahl etc.) für E s c h, B u l l a y, K r e u z n a c h, L a n g e n l o n s h e i m, S c h l e i f m ü h l e und T ü r k i s m ü h l e, sowie die Taxen für in Bierspezialwagen nach W ü r z b u r g zurückgehende l e e r e B i e r f ä s s e r kommen mit dem 1. August 1890 ohne Ersatz zur Aufhebung, wodurch F r a c h t e r h ö h u n g e n eintreten.

Die Nachträge können von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. April 1890. (930)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1887 für Steinkohlen etc. von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. ein Nachtrag IV in Kraft. Durch denselben werden die Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz in den genannten Tarif einbezogen.

Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 23. April 1890. (931)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit von sofort bis zum 15./27. Novbr. cr. treten für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von den Stationen Kiew Fluss der Südwestbahnen, Tscherkassy der Fastow-, und Krementschug der Charkow-Nikolajewbahn über Kowel- bezw. Brest-Mlawa nach Danzig und Neufahrwasser ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Deutschen Güterexpeditionen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Danzig, am 22. April 1890.
Die Direktion (932J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Durch den am 10. Mai d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag VIII werden die besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement abgeändert bezw. ergänzt, neue Tarifsätze für die Stationen Radevormwald, Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen-Weyersberg eingeführt, der Ausnahmetarif 3 für landwirthschaftliche Maschinen mit dem Ausnahmetarif 1 für Eisenwaaren etc. verschmolzen, sowie die für Gera W. G. bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Fluss- und Schwerspath mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab aufgehoben. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 18. April 1890. (933)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof (M. N. B.)-Saargemünd P. B. im Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif von 208 in 207 km abgeändert.

Darmstadt, den 21. April 1890. (934)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Der hiesige Stettiner Bahnhof ist für die Abfertigung der Kiessendungen wieder freigegeben.

Berlin, den 23. April 1890. (935MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Güterverkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 1. d. Mts. erfolgte Einbeziehung der Haltestellen Corschenbroich, Dünn, Heerdt, Helenabrunn, Kaarst, Kaldenhausen und Niederheide des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wieder aufgehoben.

Dresden, am 22. April 1890. (936)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die für den Verkehr von Heydekrug nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Bahn bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu und Torfmull gelten über den 1. April hinaus bis Ende August d. J.

Bromberg, den 22. April 1890. (937)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. III.)

Nr. 8. Jahrgang 1890. Berlin, am 26. April 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	eis. Ofenthür	⌂ 90 cm hoch, 43 cm breit; ansch. zu einem Fliesenofen	19,5	1	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beschr. Göttingen.
2	A F	—	1	—	Eisenrohr —	7	2	Mannheim	Badische Stsb.	
3	A J	65 / 69	2	Käsekisten	leer —	14	3	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr. Hannover.
4	B	28	1	—	Waschwanne —	—	4	Mölln	Meckl. Friedr. Frzb.	Schnittergut.
	B	41	3	—	Bänke —					
5	B	—	1	—	Hufstab —	4	5	Pforzheim	Badische Stsb.	Neuenburg bezettelt.
6	B B M	24748 / 4162 / 11531	3	Bierfässer	leer —	58	6	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Potsdam / Berlin.
7	B O	—	1	—	Pflugschaar —	2,5	7	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
8	C R	2941	1	Pack	eis. Schaufeln —	12 5	8	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
9	C W	1588	1	Kiste	leer —	25	9	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
10	D	24	1	—	Wasserbank —	3	10	Bodenfelde	K. E.-D. Hannover	
11	E	3306	1	Tonne	Butter —	57	11	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
12	E E	2	1	Fass	leer —	9	12	Ingelheim	Hessische Ludwigsb.	
13	E S S	806	20	—	unverpackte Pflugschaare	90	13	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
14	G L	4096	1	Kiste	Putzpomade —	20	14	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
15	G S S	651	1	Fass	leer, gebr. —	26	15	Mannheim	Badische Stsb.	
16	H	4	1	Korb	? —	—	16	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
17	H B	div.	6	alte Körbe	leer —	28	17	Celle	K. E.-D. Hannover	*)
18	H L C	—	1	—	Leinkuchen —	15	18	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
19	H T	1/2	2	Rollen	Packpapier —	101	19	Karlsruhe	Badische Stsb.	im Geleise an der Bühne gef.
20	J	—	1	Kollo	Ventilklappe —	3	20	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
21	J L	1878	1	Kiste	unbekannt —	17	21	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
22	J S	—	1	Pack in Papier	Nägel —	3,5	22	Berlin Ostbhf.	„	
23	K	—	1	—	neuer Waschkübel von Holz	2,5	23	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	
24	K	—	1	Stab	Flacheisen —	17	24	Monsheim	Hessische Ludwigsb.	
25	K J	24	1	Sack	Samen —	31	25	Güterverwaltg Lübeck	Lübeck-Büchener	bei Bodenrev. vorgef.
26	L & S	9334	1	Kiste	leer —	20	26	Mannheim	Badische Stsb.	
27	M L	—	1	„	? —	49,5	27	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
28	N C	6014	1	Pack	Papier —	55	28	Oppeln	K. E.-D. Breslau	
29	P	—	1	„	Säcke —	19	29	Schoppinitz	„	
30	R C	1059	1	Kiste	? —	94	30	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
31	S	11	1	—	Kleidergestell —	2	31	Schaffhausen	Badische Stsb.	
32	W	825	1	Sack	Samen —	51	32	Dobrilugk-Kirchhain	K. E.-D. Erfurt	
33	W S	45	1	Ballen	Lumpen —	103	33	Berlin	„	**)
34	Z	—	1	Korb	Bücklinge —	15,5	34	Saalfeld	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
35	Erolaux	—	1	Schachtel	? —	1	35	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
36	Evrard	—	1	—	Decke (Privatdecke) —	—	36	Gerpinnes	„	
37	Giblessen	—	1	Packet	? —	0,5	37	Hasselt	„	

*) Alte Bezettelung „Cleve" und ein Plakat mit Adresse: Eduard Meyer, Stadthagen.
**) Am 29/3. auf der Strecke Südende-Gr. Lichterfelde gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
38	Hannover	4715	1	Wagen	Ladung Kleie —	—	38	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
39	Martin	—	1	Kiste	? —	7	39	Bouffioulx	Grand Central Belge	
40	Menage-Verwaltung Rostock	23663	1 1	Sack „	— —	66 26	40	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	beklebt von Bergedorf.
41	A. Waplitz	—	1	Spind	leer —	—	41	Waplitz	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
42	I	—	1	—	gusseis. Heerdplatte, weiss	14	42	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
43	—	160	1	—	Decke (Privatdecke —	—	43	Bouchout	Grand Central Belge	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
44	[illegible]	2106	1	Fass	Oel —	80	44	Osterode a. H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	[illegible]	—	1	—	Ofenthür —	—	45	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	
46	[illegible]	—	2	Bund	Eisen —	114	46	Hainholz	K. E.-D. Hannover	bez. Wiesbaden-Celle.
47	[illegible]	—	1	Kiste	Samen —	25	47	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
48	[illegible]	5798	1	Serone	Taback —	103	48	Giessen	K. E.-D. Hannover	
49	H	44	1	Sack	Kümmel —	40	49	Schaffhausen	Badische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
50	—	—	1	—	Bohle aus Amerikanischem Fichtenholz (Pitchpineholz)	—	50	Neustadt a. Rgb.	K. E.-D. Hannover	am 14/3. auf der Strecke gef.
51	—	—	1	—	Bremshäuschen —	—	51	Soest	„	*)
52	—	—	1	—	Büchergestell —	15	52	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beklebt von Berlin B. L. am 7/3.
53	—	—	1	Bund	lange Eisenstangen u. kleine Eisentheile	27	53	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
54	—	—	1	„	Eisen —	7	54	Mannheim	Badische Stsb.	
55	—	—	1	—	Fahnenstange —	1	55	„	„	
56	—	—	1	Fass	leer, gebr. —	75	56	„	„	
57	—	—	1	—	Fasshakenkette —	—	57	„	„	3 m lg.
58	—	—	1	Kollo	Garderobengestelle	10	58	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
59	—	—	1	—	Gussstück —	4	59	Mannheim	Badische Stsb.	
60	—	—	1	Packen	eis. Haken —	1,75	60	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
61	—	—	1	Helmschachtel	unbekannt —	4,5	61	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
62	—	—	1	Pack	Hobel —	4	62	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
63	—	—	2	—	Ketten —	—	63	Mannheim	Badische Stsb.	
64	—	—	1	—	Klappstuhl —	3	64	Camenz	K. E.-D. Breslau	
65	—	—	1	Korb	Kleidungsstücke —	19	65	Brakel	K. E.-D. Hannover	
66	—	—	1	Schliesskorb	Körbchen —	8	66	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
67	—	—	1	Korbflasche	leer, gebr. —	5	67	Mannheim	Badische Stsb.	
68	—	—	1	Rolle	Leder —	45	68	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
69	—	—	1	—	Lattenthür mit zwei eisernen Haspen	—	69	Harburg	K. E.-D. Hannover	**)
70	—	—	1	Kollo	2 Mastbäume —	29	70	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
71	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	11	71	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
72	—	—	1	—	3 m langes Rohr, ansch. Pumpenrohr	—	72	Harburg Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	***)
73	—	—	1	Sack	Runkelsamen —	35,5	73	Puppen	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	Pack	alte Säcke —	17	74	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
75	—	—	1	„	Säcke —	10	75	Lierre	Grand Central Belge	
76	—	—	8	—	eis. Schaufeln —	12,5	76	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
77	—	—	1	Pack	eis. Schrauben —	0,5	77	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
78	—	—	1	Stange	Stahl —	6	78	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	—	—	1	Packen	2 kl. Stücke Stahl —	2,5	79	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
80	—	—	1	—	eis. Stange —	2,5	80	Neu-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
81	—	—	1	Pack	Stränge —	28	81	Magdeburg	„	

*) Auf dem als leer bezeichneten Wagen 8056 ab Steele eingegangen.
**) Auf dem als leer bezeichneten Wagen 24617 H. im Zuge 972 am 11/3. eingegangen.
***) Auf dem Wagen 4222 Bl. (Milchwagen) am 29/3. Zug 913 gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
82	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	9	82	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
83	—	—	2	—	Taue —	—	83	Mannheim	Badische Stsb.	
84	—	—	1	Halbtonne	leer, gebr. —	8	84	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
85	—	—	4	—	Unterlagebalken mit je 3 halbrunden Ausschnitten	—	85	Leinhausen Hauptwerkst.	K. E.-D. Hannover	beklebt: von Altenbeken nach Ober-Röblingen.
			2	—	eis. Verbindungsstangen					
			2	—	längere und					
			4	—	kürzere vierkantige Hölzer					
86	—	—	4	—	gusseis. verzinnte Verbindungsstücke (3 T- und 1 Λ-Stück)	1,5	86	Rheda	K. E.-D. Hannover	
87	—	—	1	—	hölzerne Wanne —	14	87	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
88	—	—	1	gelber Holzkoffer	Wäsche u. Kleider —	30	88	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	bei Revision des Gepäckraumes am 6/4. 90.
89	—	—	1	Sack	Wolle —	121	89	Gurkow	K. E.-D. Bromberg	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Tabak, roh, Tabakblätter, Tabakschrott und Tabakabfälle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Monasterzyska	4,90 ℳ
Zablotow	5,21 „
Czortkow	5,20 „
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Monasterzyska	4,85 „
Zablotow	5,16 „
Czortkow	5,15 „
Von Dresden-Elbkai nach	
Monasterzyska	5,37 „
Zablotow	5,68 „
Czortkow	5,67 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 21. April 1890. (938)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Phosphatmehl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Bübenc	0,48 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Bübenc	0,43 „
Nach Dresden-Elbkai von Bübenc	0,70 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 19. April 1890. (939)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für den Personenverkehr zwischen Rostock und Schwerin einerseits und Bad Kissingen andererseits über die Strecke Magdeburg-Halle-Ritschenhausen kommen durch einen am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Tarif anderweite ermässigte Fahrpreise und Gepäcktaxen zur Einführung.

Der Tarif vom 1. Juli 1889 wird mit gedachtem Tage aufgehoben.

Erfurt, den 23. April 1890. (940)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Bude 10 (Mellen) in den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr einbezogen. Gleichzeitig tritt vom genannten Tage ab der III. Nachtrag zum diesseitigen Lokal-Personen- usw. Tarif, enthaltend die Tarifsätze für die vorgenannte Station, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die unterzeichnete Abtheilung und die Stationen.

Schöneberg, den 16. April 1890. (941 J)
Betriebsabtheilung
der Königlichen Militär-Eisenbahn.

Mit dem 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Aumenau und Weilburg der Strecke Coblenz Mos. B.-Wetzlar gelegene Haltestelle Fürfurt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 22. April 1890. (942)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 das Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am Donnerstag, den 22. Mai d. J., Mittags 12½ Uhr zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 40. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 10½ bis 12 Uhr in dem Versammlungslokale durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a. M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 19. Mai d. J. Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Bevollmächtigte von Aktionären haben bei Empfangnahme der Eintrittskarten ihre Vollmachten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 23. Mai d. J. ab gegen Ein-

lieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung:

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1889, sowie Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von fünf Aussschussmitgliedern an Stelle der ausscheidenden Herren Geheimen Regierungsrath a. D. Simon in Berlin, Rob. Mestern in Hamburg, Senator Dr. Plessing, Senator Herm. Eschenburg in Lübeck und des verstorbenen Herrn Heinr. Piehl daselbst.

Verwaltungsbericht, Bilanz- und Gewinn- und Verlustrechnung können von den Aktionären vom 8. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 22. April 1890. (943)

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXXVII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Donnerstag, den 29. Mai 1890, um 10 Uhr Vormittags, in Wien im Boesendorfersaale, I Herrengasse Nr. 6, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1889;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1889;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1890.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Mittwoch, den 14. Mai d. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodenkredit-Anstalt in Wien, bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1890. (944)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

6. Verdingungen.

Verding von geschnittenen Fahrkarten. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen 15 Millionen Stück Fahrkarten, Edmonson'schen Systems,* sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet

am 3. Mai 1890,
Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. Mai 1890.

Magdeburg, den 21. April 1890. (945)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 34. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen, Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Hauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Mai 1890.

Inhalt:

Die Eisenlager und die Eisenindustrie Lothringens und deren Beziehungen zu den benachbarten Industriegebieten.

Die Eisenindustrie in Lothringen war schon frühzeitig entwickelt. In alten Zeiten wurde die Kunst, das Eisen aus dem vielfach zu Tage liegenden Eisenerz zu gewinnen, auch hier durch die sogenannte Rennarbeit betrieben. Nach überkommenen Urkunden aus dem 15. Jahrhundert bestanden für damalige Begriffe schon grosse Eisenschmelzen in Grossmoyeuvre, Hayingen und Oettingen.

In den Fortschritten, welche die Eisenindustrie im Laufe der Jahrhunderte durchzumachen hatte, ehe sie zu einem ergiebigen Schmelz- und Hochofenbetriebe gelangte, schritten, wenigstens soweit es das Europäische Festland betrifft, die Lothringischen Hütten oft bahnbrechend voran. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts führte Martin de Wendel in dem Hayinger Hochofenbetriebe die Englischen Kolbengebläse an Stelle der früheren hölzernen Kasten und Balgengebläse ein, welchem Vorgange die benachbarten Werke, namentlich auch im Saargebiete, bald nachfolgten. Immerhin betrug die Leistung eines Hochofens damaliger Zeit nur täglich etwa 16 Centner (0,8 t) und ehe sie die heutige Vollkommenheit mit einer täglichen Roheisenerzeugung von durchschnittlich 70—100 t (1 400—2 000 Centner) errang, mussten noch viele Phasen durchgemacht werden, als deren erfolgreichste wohl die Einführung der Koksverhüttung, welche in den Hayinger Werken seit dem Jahre 1825 Eingang gefunden hatte, zu betrachten ist.

Dabei fehlte es der Lothringer Eisenindustrie niemals an einem Stamm ansässiger, gut geschulter und brauchbarer Arbeiter, denn in den Jahrhunderte überdauernden Betrieben erbte sich der hüttenmännische Beruf der Bevölkerung von einem Menschengeschlechte auf das andere fort, und es galt allezeit als selbstverständlich, dass die heranwachsenden Knaben schon frühzeitig in den Beruf ihrer Väter eintraten.

Eine neue Aera begann für die Eisenindustrie, wie allerwärts, so auch in Lothringen mit dem Beginn der Eisenbahnen. Dieses neue Verkehrsmittel sicherte gleicherweise die billige Zufuhr der Rohmaterialien und die wohlfeile Abfuhr der Produkte und führte selbst einen Eisenbedarf in so unbegrenzten Mengen herbei, dass, wie bekannt, dem fortschreitenden Ausbau der Eisenstrassen eine stetige Vergrösserung der Hüttenanlagen vorangehen musste. Alle Werke hatten neue und grössere Hochöfen angelegt und die Produktion vergrössert, um diesen Ansprüchen zu genügen, die noch infolge des Eisenverbrauchs durch die auswärtigen Kriegsführungen und die Kriegszurüstungen des Französischen Kaiserreichs erhöht wurden, so dass bei Beginn der 70er Jahre die Eisenindustrie in Lothringen in gedeihlichster Blüthe stand.

Durch die politischen Umwälzungen des Deutsch-Französischen Krieges und die Wiederverbindung Lothringens mit Deutschland seinen bisherigen Absatzgebieten entfremdet, fand die Lothringer Eisenindustrie nach dem Kriege infolge des ungeahnten Geschäftsaufschwunges auf dem Deutschen Markte bald reichen Ersatz, zunächst freilich nur für kurze Zeit. Die überhasteten Unternehmungen in allen eisenproduzirenden Ländern und die ins Ungemessene gesteigerten Eisenpreise — 1 t Roheisen wurde damals mit 100 ℳ und mehr bezahlt — liessen einen empfindlichen Rückschlag voraussehen, der leider nur zu bald eintreten sollte und in seinen Wirkungen für die Lothringer Eisenindustrie um so fühlbarer wurde, als nun erst die Einflüsse der Grenzverschiebung recht in Erscheinung traten. Jahrelang litt die Lothringer Industrie unter diesen misslichen Verhältnissen, ja einigen nunmehr am ungünstigsten gelegenen Eisenwerken waren geradezu die Lebensbedingungen unterbunden. Die Hütte Novéant kam zum Erliegen, die Hochöfen in Stieringen wurden abgetragen, die Höchöfen in Ars a/M. wurden ausgeblasen; andere Werke fristeten kümmerlich ihr Dasein und konnten sich nur allmählich wieder erholen.

Diesem Wiederaufleben kam die Anwendbarkeit einer neuen Erfindung auf die bisher wegen ihres Phosphorgehalts minderwerthigen Lothringer Erze ungemein zu statten.

Bis in die 60er Jahre wurde das sämmtliche in Hochöfen gewonnene Roheisen in den Puddelöfen weiter zu Schmiedeeisen und Stahl (Puddelstahl, Cementstahl) verarbeitet. Bessemer mit seiner epochemachenden Erfindung gelang es, flüssiges Roheisen in grossen Mengen direkt durch Einblasen von Luft in besonderen Apparaten (Konvertern) zu Stahl zu verwandeln, welcher unter dem Namen Bessemerstahl meist zu Schienen ausgewalzt wurde. Neben diesem wurden gleichzeitig oder wenig später andere Verfahren zur Herstellung von Stahl in grösseren Massen eingeführt (Siemens, Martin, Tiegelgussstahl). Bei allen diesen Stahlerzeugungsprozessen war aber die Hauptbedingung ein möglichst reines, d. h. von Schwefel und Phosphor freies Roheisen. Schwefel bewirkt bekanntlich Rothbruch, d. h. das Eisen bricht leicht in rothglühendem Zustande. Phosphor bewirkt Kaltbruch, d. h. die Eisenstäbe oder Schienen brechen leicht durch irgend welche Stösse oder Erschütterungen unter normalen Temperaturverhältnissen, und würden deshalb Schienen aus Bessemerstahl schon mit geringem Phosphorgehalt die unliebsame Erscheinung der Schienenbrüche in betriebsgefährlicher Häufigkeit aufweisen. Deshalb und weil die Lothringer Eisenerze einen gewissen, im Hochofen nicht zu beseitigenden Gehalt an Schwefel und einen noch grösseren an Phosphor haben, konnte das aus denselben erblasene Roheisen weder für den Bessemer- noch sonst einen anderen Stahlprozess verwendet werden.

Durch die Erfindung von Thomas und Gilchrist wurden diese Verhältnisse vollständig verschoben, denn gerade der bei anderen Prozessen so unangenehme Phosphorgehalt wurde hier zum Hauptfaktor bei der Umwandlung von Roheisen in Stahl. Während Bessemer das im Roheisen vorhandene Silicium, sowie den Kohlenstoff durch die in das flüssige Roheisenbad unter hohem Druck eingeblasene Luft verbrennt und durch die bei dieser Verbrennung entwickelte Hitze flüssig erhält, benutzen Thomas und Gilchrist hauptsächlich den Phosphor, verbrennen diesen durch die eingeblasene Luft und binden die gebildete Phosphorsäure an kalk- und magnesiahaltige Substanzen in Form der sogenannten Thomasschlacke. Der Phosphor wird also durch diesen Prozess möglichst vollständig aus dem Roheisen herausgetrieben und ein möglichst phosphorfreier Stahl (Flusseisen) erzeugt. Die Heimath dieses Verfahrens ist Middlesborough in England. Dem dortigen Erz ganz ähnlich ist die in Lothringen und Luxemburg vorkommende Minette. Diese ist daher zur Herstellung von Thomas-Roheisen in hohem Grade geeignet und es ist erklärlich, dass bei Ausbeutung des neuen Verfahrens der natürliche Bodenreichthum Lothringens seiner Eisenindustrie und seinem Bergwerksbetriebe zu neuer Blüthe verhelfen musste. In der That nahm die Stahlindustrie Deutschlands unter diesen Einflüssen einen Aufschwung, wie er von keinem anderen der Stahl produzirenden Länder, selbst England nicht ausgenommen, erreicht wurde. Denn während man früher zu Bessemer's Zeiten sehr reine, aber theuere Erze aus Spanien, Algier, Schweden, ferner von der Lahn und Sieg beziehen musste, konnte man jetzt in Deutschland die wegen ihres grossen Vorkommens wohlfeile Lothringer bezw. Luxemburger Minette zu Thomasstahl (Flusseisen) verhütten, welcher zur Herstellung von Schienen, Draht, Konstruktionsblechen und Profileisen ausserordentlich verwendbar ist.

Die Eisenerzlager Lothringens finden sich in dem Höhenzug, der sich links der Mosel in einer Länge von 100 km, wovon ⅔ auf Deutschem Gebiet sich befinden, bis nach Luxemburg erstreckt. Die Breite der Erzablagerung, von Norden nach Süden abnehmend, beträgt durchschnittlich 18 km. Dieser Gebirgszug, welcher, in das Französische Gebiet hineinragend, längs der Deutsch-Französischen Grenze verläuft, ist von vielen Seitenthälern durchschnitten, von denen als die wichtigsten, in welchen das Eisenerz zu Tage tritt, und wo sich die heutigen Gewinnstätten befinden, von Süden beginnend, die folgenden aufzuführen sind: das Mancethal, von Ars a/M. nach Gravelotte; das Bronveauxthal, westlich von Maizières; das Ornethal, bei Grossmoyeuvre; das Fentschthal, von Hayingen nach Fentsch, an welches sich das Algringer Thal anschliesst; endlich im äussersten Norden das Oettinger Thal und das Elzthal.

Ueber die Lage der Eisenerzfelder gibt eine von der Kommission für die geologische Landesuntersuchung von Elsass-Lothringen herausgegebene Uebersichtskarte genauen Aufschluss. Diese Karte ist mit dem Verzeichniss der im westlichen Deutsch-Lothringen liegenden Eisenerzfelder durch den Kommissionsverlag der Simon Schropp'schen Hof-Landkartenhandlung (J. H. Neumann) in Berlin für den Preis von 1 ℳ zu beziehen. Das Verzeichnis enthält Namen, Grösse und Besitzer von 190 Eisenerzfeldern, von denen allerdings erst ein geringer Bruchtheil im Abbau begriffen ist.

Man schätzt das ausbeutungsfähige Erzlager Lothringens auf 2 100 Millionen Tonnen, welche Menge den gesammten Bedarf Deutschlands, nach den gegenwärtigen Verbrauchsziffern beurtheilt, auf 700—800 Jahre zu decken vermag.

Im Jahre 1889 waren in Lothringen 25 unterirdische Eisenerzbergwerke und 11 Eisenerztagebaue mit einer Arbeiterzahl von 3 439 im Betriebe. Die Gesammtförderung belief sich auf 2 959 254 t. Es sind dies etwa 40 % derjenigen des ganzen Deutschen Reiches.

Die Beförderung der Erze aus den Gruben findet theils mit Pferde-, theils mit Lokomotivbetrieb statt; und die Weitersendung nach den nicht direkt an den Gruben liegenden Hüttenwerken oder Eisenbahnstationen wird meist durch schmalspurige Eisenbahnen bewirkt, zum Theil liegen die Stollenmundlöcher auch unmittelbar an der Eisenbahnladestation, wie z. B. diejenigen der Gruben Orne, Lothringen und St. Paul im Ornethale bei Grossmoyeuvre und Rosslingen. Die im Jahre 1888 als Reichs-Bahnstrecke eröffnete, mit Hilfe von Zuschüssen der Erzkonzessionäre erbaute Ornethalbahn von Hagendingen nach Grossmoyeuvre verdankt ihre Entstehung wesentlich den zu erschliessenden ausbeutungsfähigen Erzbergwerken, die bis dahin sich der Vermittelung der parallel laufenden Wendelschen Privatbahn zu einer ausserordentlich hohen Anschlussfracht (8 ℳ für 11 km) bedienen mussten. Der letzte Umstand veranlasste schon vor Jahren (1886) die Besitzer der Hochofenanlage Maizières, welche zugleich Eigenthümer einer Erzkonzession bei Grossmoyeuvre sind, zum Bau einer 5,5 km langen Drahtseilbahn über die Höhe bei Malancourt nach dem Bronveauxthale, woselbst Ueberladung und Weiterbeförderung mittelst einer 6,5 km langen Schmalspur-Lokomotivbahn bis ins Hüttenwerk stattfindet. Eine zweite 3,4 km lange Drahtseilbahn führt aus dem in Lothringen belegenen Erzbergwerke Glückauf bei Redingen nach dem Hochofenwerk Esch a/d. E. im Grossherzogthum Luxemburg.

Der nordwestliche Theil Lothringens, der durch den Nachtrag zum Frankfurter Friedensvertrage im Austausche gegen das bei Frankreich belassene Gebiet von Belfort dem Deutschen Reiche einverleibt wurde, birgt überaus reiche Eisenerzschätze. Zwar fehlt eine direkte Eisenbahnverbindung mit Lothringen, dagegen sind weitverzweigte Anschlüsse als Fortsetzung der von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mitverwalteten Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn vorhanden. Vom Bahnhof Esch in Luxemburg führt eine etwa 10 km lange normalspurige Eisenbahn nach Deutsch-Oth und Redingen. An derselben bezw. an den Abzweigungen derselben liegen die Erzladestellen Adlergrund, Bouvenberg, Pickberg, Houtle, des Etangs, Villerupt, Quint und Cabucière, sowie die Ladestellen der Hochöfen von Redingen und Deutsch-Oth.

Von weiterer Bedeutung an der Luxemburgischen Grenze ist das Eisenbergwerk Oettingen, welches wie auch die daselbst befindlichen Hochöfen durch eine 1 540 m lange Anschlussbahn mit dem Bahnhofe Oettingen-Rümelingen verbunden ist, endlich bleibt das südlich von Düdelingen gelegene Erzbergwerk Langenberg zu erwähnen, welches unlängst in den Besitz der Firma Krupp in Essen übergegangen ist. Eine von Suftgen nördlich von Diedenhofen ausgehende Erzbahn nach diesem Distrikt ist geplant.

Es erübrigt noch, die weiter südlich gelegenen Algringer Bergwerke zu erwähnen, da die anderen Bergwerke, welche lediglich in Verbindung mit Hochöfen betrieben werden, wie Hayingen, für die Erzabfuhr nicht in Frage kommen. Das Algringer Thal ist seit dem Jahre 1885 durch eine normalspurige Anschlussbahn für die Erzabfuhr erschlossen. Diese äusserst wichtige Erzbahn folgt der Reichs-Bahnlinie Hayingen-Fentsch, deren Bahnkörper sie mitbenutzt, bis vor die Knütinger Brücke, von wo sie links in nördlicher Richtung nach Algringen abbiegt und direkt bis an die Erzladestellen führt. Diese Bahn ist zur Zeit 6 km lang, soll aber noch thalaufwärts fortgesetzt werden. Durch günstige Vertragsverhältnisse wird die von der Reichsbahn auf Rechnung der Bergwerksbesitzer erbaute Bahn nach und nach Eigenthum des Reiches, welcher Besitzwechsel für die erste 5 km lange Theilstrecke bereits in diesem Jahre eingetreten ist.

Mit der Einverleibung Lothringens zum Deutschen Reiche war dem Deutschen Kapital die Möglichkeit geschaffen, eigene Konzessionen auf Minettegewinnung in Lothringen zu erwerben. Dies kam, abgesehen von den in Lothringen selbst betriebenen Hüttenwerken, über welche näheres weiter unten mitgetheilt werden wird, namentlich den Saarwerken zu statten, welche auch als Besitzer der Erzkonzessionen „Burbacher Hütte", „Algringen (Halberger Hütte)", „Grube Wilhelm (Gebr. Röchling)" und „Witten (Gebr. Stumm)" Unternehmer der oben genannten Algringer Bahn sind. Die Abfuhr aus diesen 4 Bergwerken allein beläuft sich z. Z. auf 220 Wagen für den Arbeitstag (1886 = 394 380 t, 1887 = 466 190 t, 1888 = 523 570 t, 1889 = 594 780 t), welche zum grössten Theile auf dem Wege über Diedenhofen-Teterchen nach dem Saar-Industriebezirke befördert werden. Ein weiterer Theil für dasselbe Gebiet wird, abgesehen von den Luxemburger Sendungen, aus dem Ornethal, wo u. a. Gebr. Stumm Erzgruben besitzen, bezogen. Die eingeleisige Bahn Diedenhofen-Teterchen, bei deren Bau im Anfang der 80er Jahre wohl auf einen grossen Verkehr gerechnet

wurde, ist diesem über Erwarten gestiegenen Massenverkehr nicht gewachsen und obwohl z. Z. 12 Güterzüge in jeder Richtung auf derselben verkehren, muss ein grosser Theil der Ladungen bis zur Vollendung des in Angriff genommenen zweiten Geleises auf Umwegen seiner Bestimmung zugeführt werden.

Der Eisenindustrie an der Saar stehen ausbeutungsfähige Erzlager im eigenen Gebiete nicht zur Verfügung. Dieselbe war schon früher hauptsächlich auf den Bezug von Minette aus Lothringen, Luxemburg sowie aus dem Becken von Nancy angewiesen. Die Erzgruben an den südlichen, in Frankreich belegenen Ausläufern des Lothringer Höhenzuges liefern noch jetzt bedeutende Mengen, welche auf dem Wasserwege (Rhein-Marne- und Saarkanal) dem Saargebiet zugeführt werden. Im Jahre 1889 waren dies beiläufig 108 716 t. Die Saarwerke verhütten diese Minette meist zu Schweisseisen (Burbach, Völklingen, Neunkirchen), ein einziges Werk (Hallberger Hütte) stellt Giesserei-Roheisen und Gusswaaren, ein anderes (Neunkirchen) neben Schweisseisen auch Flusseisen (Thomasstahl) her. Neuerdings erbauen die beiden erstgenannten Werke, der allgemeinen Konjunktur folgend, ebenfalls Stahlwerke nach dem Thomasverfahren.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1788 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Direktionen und an die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, betreffend Eintritt der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona in den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 1835 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zollabfertigung in Neuss (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 1866 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 23. v. Mts.).

Nr. 1886 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum I. Nachtrag des vom 1. Mai d. J. ab gültigen „arithmetischen Verzeichnisses der Fahrscheine usw.“ (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 1887 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum I. Nachtrag des vom 1. Mai d. J. ab gültigen „alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisses“ (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Berathung der Gesetzentwürfe betreffend Verstaatlichung von Eisenbahnen usw.

Das Abgeordnetenhaus hat auch in dritter Lesung den Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung der Schmalkalden-Wernshausener Eisenbahn, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, der Unterelbeschen Eisenbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn angenommen, letztere aber unter einem Vorbehalt. Auf Antrag des Abg. Stengel wurde nämlich die Zustimmung zur Verstaatlichung der Westholsteinischen Eisenbahn nur unter der Bedingung ertheilt, dass die seitens der Gesellschaft ihren Beamten ertheilte Befugniss, sich eventuell mit 50 % ihres Einkommens pensioniren zu lassen, rechtswirksam beseitigt werde. Der Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung usw. des Preussischen Staatsbahnnetzes, wurde in dritter Lesung unverändert angenommen. Bei Berathung des Projektes einer Bahn Hermeskeil-Wemmetsweiler empfahl einer der Abgeordneten den Bau durch das Primsthal statt des in Aussicht genommenen Baues durch das Lösterthal. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten stellte den zweiten Bau für später in Aussicht, wenn auch der erstere jetzt ausgeführt werde. Von der durchgehenden Linie Hermeskeil-Wemmetsweiler sei ein Abstieg auf der einen Seite nach der Nahe und auf der anderen Seite nach der Saar zu schaffen. Bei der Ausführung des Abstieges nach der Nahe werde das Primsthal in wünschenswerther Weise mit bedacht werden.

Nachtragsetat: Gehaltsverbesserungen.

Der Gesetzentwurf über einen Nachtrag zum Etat, welcher u. a. umfassende Erhöhungen der Gehalte in Aussicht nimmt, ist dem Preussischen Abgeordnetenhause zugegangen. Es werden in demselben 18 Millionen Mark für diese Gehaltserhöhungen verlangt. Für Eisenbahnbeamte sollen erhöht werden die Gehalte von

		bisher Mark	auf Mark
3 113	Lademeister und Telegraphisten	1 050—1 650	1 200—1 800
1 885	Rangirmeister, Wagenmeister	1 050—1 500	1 200—1 600
2 049	Zugführer und Steuerleute	1 050—1 350	1 100—1 500
1 987	Packmeister	1 000—1 300	1 100—1 500
247	Billetdrucker, Magazinaufseher, Brückengeld-Einnehmer	900—1 350	1 000—1 500
1 897	Weichensteller I. Klasse	990—1 200	1 000—1 500
88	Kassendiener	960—1 200	1 000—1 500
6 886	Lokomotivheizer, Maschinenwärter, Trajektheizer	900—1 200	1 000—1 500
248	Büreaudiener	900—1 050	1 000—1 500
10 516	Portiers, Billetschaffner, Weichensteller, Krahnmeister, Brückenwärter	810—1 050	800—1 200
2 899	Schaffner	810—1 050	800—1 200
25	Matrosen	800—1 000	800—1 200
5 085	Bremser	690—1 050	800—1 200
13 735	Bahnwärter, Krahnwärter, Nachtwächter	660— 750	700— 900

Es fällt somit eine Zulage von 4 688 000 *M.* auf 52 660 Eisenbahnbeamte, d. i. etwa 90 *M.* pro Kopf im Durchschnitt. — Ausserdem sind für Hilfsarbeiter der Eisenbahnverwaltung 650 500 *M.* mehr gefordert.

Gepäcktarif-Reform.

In der Tarifkommission des Preussischen Abgeordnetenhauses wurde der Antrag Brömel auf Reform des Gepäcktarifs verhandelt und nach längerer Debatte der Antrag auf Herabsetzung dieses Tarifs mit Anwendung der Zonenskala verworfen, ebenso die Abschaffung des Freigepäcks und schliesslich auch der Vorschlag des Abg. von Eynern, auf den Süddeutschen Preussischen Bahnen die im Norden üblich begrenzte Gepäckfreiheit einzuführen, abgelehnt. Regierungsseitig wurde mitgetheilt, dass auch über die Frage des Freigepäcks Verhandlungen mit den anderen Bundesstaaten eingeleitet seien, die Regierung vorläufig aber bestimmte Erklärungen abzugeben nicht in der Lage sei.

Direktionsbezirk Berlin.
Eröffnung: Puttbus-Lauterbach.

Am 15. Mai d. J. wird die Eisenbahnstrecke Puttbus-Lauterbach (Insel Rügen) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. — Wegen der Abfertigungsbefugnisse der Stationen usw. siehe die Bekanntmachung in Nr. 33 S. 347 d. Ztg.

Direktionsbezirk Erfurt: Eröffnung der Bahnstrecke Cöthen-Aken und Bufleben-Grossenbehringen.

Im Inseratentheil der heutigen Nummer unseres Blattes ist je eine Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt enthalten, betreffend die Betriebseröffnungen der Strecken Cöthen-Aken und Bufleben-Grossenbehringen.

Wir weisen auf dieselben mit dem Bemerken hin, dass die Station Aken der erstgenannten Bahnstrecke schon jetzt, ohne eine unmittelbare Schienenverbindung, mittelst einer vorhandenen Schiffsanlegestelle Gelegenheit zum Güterumschlag zwischen Eisenbahn und Elbe bietet und dass zur weiteren Förderung desselben von einer Aktiengesellschaft z. Z. ein besonderer Handels- und Verkehrshafen gebaut und dessen Verbindung mit dem Bahnhofe Aken betrieben wird. In der Nähe der Bahnlinie bei Trebbichau liegen 2 Braunkohlengruben, für deren Anschluss an die Eisenbahn Verhandlungen im Gange sind. Die sonstigen Verhältnisse der Linie Cöthen-Aken sind bereits in Nr. 30 S. 311 d. Ztg. geschildert worden.

Neue Eisenbahnlinien.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Jellowa über Kreuzburg und Landsberg O/S. nach Zawisna beauftragt worden.

Der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnverwaltung ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lohne nach Bramsche oder einem andern Punkt der Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

Die Wermelskirchen-Burger Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, ihr Grundkapital von 360 000 *M* auf 500 000 *M* zu erhöhen und zu diesem Zwecke weitere 100 Stück Stammaktien Litt. A und 40 Stück Stammaktien Litt. B über je 1 000 *M* auszugeben. Die landesherrliche Genehmigung zu diesem Beschlusse ist ertheilt worden.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Der Ausschuss der Gesellschaft hat die Dividende der Aktien auf 7¾ % (gegen 7½ % im Vorjahre) vorbehaltlich der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung festgesetzt. In Bezug auf das Gewinnresultat für 1889 wird noch folgendes berichtet: Es betrugen nach Absetzung der Prioritätszinsen, sowie der Tilgung der Prioritäten und Ueberweisung von 15 000 *M* an den Beamten-Pensionsfonds gegen 25 000 *M* im Jahre 1888:

	1889 *M*	1888 *M*
der Nettoüberschuss	1 800 539	1 693 958
Eisenbahnsteuern	133 728	123 993
Erneuerung und Reservefonds-Zuweisungen	235 076	184 414
Dividende	1 431 737	1 385 550

Schleswig-Holsteinische Marschbahn.

Nach dem der Generalversammlung vorgelegten Jahresbericht haben 1889 die Einnahmen 2 122 720 *M*, die Ausgaben 1 205 190 *M* betragen und bleibt nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds und den Reservefonds ein verfügbarer Ueberschuss von 701 969 *M*, wovon zunächst zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen 378 269 *M* erforderlich sind. Als Dividende erhalten sodann die Prioritätsaktien Litt. A (Glückstadt-Itzehoe) 4½ %, die Stamm-Prioritätsaktien Litt. B 5 %, die Stammaktien Litt. A (Glückstadt-Elmshorn) 2 %, die Stamm-Prioritätsaktien Litt. C 2½ % und bleibt hiernach zur Begleichung der Eisenbahnsteuer für 1889 usw. ein Vortrag auf das neue Jahr von 3 087 *M*.

Hessische Ludwigsbahn.

Dem in der Generalversammlung vom Verwaltungsrath vorgelegten Bericht, welcher sich sehr ausführlich über die Verhältnisse der Bahn ausspricht, entnehmen wir folgendes:

Das Mehr der Einnahmen von 1 112 667 *M* kommt dem des Jahres 1888 fast gleich. Der Personenverkehr ist um 4,64 % gewachsen. Die Zahl der beförderten Personen hat um 8,67 % zugenommen, der Ertrag ging jedoch von 67 auf 64 ₰ für 1 Person zurück, was sich aus vermehrter Benützung der III. Klasse sowie etwas kürzeren Strecken und auch aus Herabsetzung der Tarife erklärt. Der Güterdienst vereinnahmte 6,16 % mehr. Das erheblichste Wachsthum zeigt der Transitverkehr mit 8,17 %, welches aus der Gesammtsteigerung der Produktion resultirt, die sich beim Lokal- und direkten Verkehr nicht in gleichem Grade geltend gemacht hat. An Massengütern haben Kohlen, Steine, Eisen und Stahl, Erden, Erze und Düngemittel zugenommen, dagegen sind Holz und Kartoffeln zurückgegangen. Von den Betriebsausgaben sind die der allgemeinen Verwaltung den vorjährigen fast gleich geblieben. Für Bahnunterhaltung wurden dagegen einschl. der die Erneuerungsfonds belastenden Beträge 437 000 *M* mehr aufgewendet. Die aus den Fonds zu bestreitenden Erneuerungsmaterialien des Oberbaues kosteten 789 000 *M* gegen 523 000 *M* des Vorjahrs. Es liegt dies theilweise in den höheren Materialpreisen, hauptsächlich aber in stärkerer Auswechselung.

In der Transportverwaltung ist eine Vermehrung der Kosten um 391 000 *M* entstanden, welche indessen trotz Aufbesserung der Löhne und Erhöhung der Materialienpreise mit der Mehrleistung des Betriebsdienstes ziemlich parallel geht. Die Kohlen haben im ganzen 120 000 *M* mehr gekostet, wozu ein der Mehrleistung entsprechender Mehrverbrauch, in weitaus grösserem Maasse aber die ausserordentliche Steigerung der Kohlenpreise beigetragen hat. Die Preise für Lokomotivkohlen waren innerhalb wenig mehr als Jahresfrist loco Zeche um etwa 78 % und an den dortigen Bezugsquellen, also einschl. der Fracht, um nahezu 100 % gestiegen. Es gelang, den Bedarf zu Preisen zu vergeben, die weit unter den angeführten blieben, und die Verwaltung hofft auch für das laufende Jahr einer allzu starken Einwirkung der immer noch hohen Kohlenpreise begegnen zu können. Doch müsse sie, wie alle übrigen Bahnen, auf eine beträchtliche Mehrausgabe für Materialien, besonders für Kohlen, rechnen. Unter diesen Umständen, sowie bei dem enormen Gewinn, welcher der Produktion bezw. dem Handel in Kohlen zugefallen ist und nur in geringem Maasse durch die Erhöhung der Förderungskosten beeinträchtigt wird, erscheine es wohl nicht angängig, den Eisenbahnen, welche einen ansehnlichen Theil dieses Gewinnes aufzubringen gezwungen sind, weitere Verluste durch Herabsetzung der Kohlentarife aufzubürden, zumal bei der Art, wie die Kohlenpreise jetzt gebildet werden, die Frachtreduktion aller Wahrscheinlichkeit nach nicht einmal den Konsumenten zu Gute kommen würde.

Ueber die Vertheilung des Reingewinnes von 6 515 789 *M* werden folgende Vorschläge gemacht: Dem Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien sollen 700 000 *M*, der Pensionskasse 100 000 *M* überwiesen werden. Der Verwaltungsrath erhält an Tantieme 93 362 *M*, eine gleiche Summe erhalten die Beamten. An die Aktionäre werden 4⅔ % Dividende vertheilt, und auf neue Rechnung 307 064 *M* übertragen.

Ueber das Terrain des früheren Frankfurter Bahnhofes wird berichtet, dass im Laufe des vorigen Jahres Unterhandlungen mit verschiedenen Konsortien behufs Verkaufes des Geländes im ganzen stattgefunden hatten, die jedoch wegen ungeeigneter Zahlungs- und Uebernahmebedingungen abgebrochen wurden. Die bis jetzt abgeschlossenen Verkäufe umfassen 13 Bauplätze mit 6 427 qm Flächeninhalt und mit einem Erlös von 860 000 *M*. Eine beschleunigtere Abwickelung dieser Geschäfte stehe zu erwarten, sobald die Strassenherstellung mehr fortgeschritten sei und die Bebauung der verkauften Plätze begonnen habe. Verkäufe aus dem übrigen verfügbaren Gelände zu Frankfurt seien auch inzwischen wieder zu verzeichnen gewesen.

Weiter wurde mitgetheilt, dass die Hessische Regierung eine Reihe von Nebenbahnen zu erbauen beabsichtigt, von welchen diejenigen in den Provinzen Starkenburg und Rheinhessen die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Hauptlinien berühren. Es sind dies die folgenden Projekte: 1. von Worms über Odernheim nach Niederolm, 2. von Odernheim nach Alzey, 3. von Reinheim über Dieburg nach Offenbach, 4. von Oberroden nach Isenburg und nach Langen, 5. von Lorsch über Heppenheim nach Fürth. Der betreffende Gesetzentwurf beschäftigt zur Zeit die Landstände. In Rheinhessen fallen die Ausgangs- und Endpunkte der projektirten Nebenbahnen mit Stationen von Hauptlinien der Bahn zusammen; in der Provinz Starkenburg schliessen die Projekte an Linien der Bahn an. Die Gesellschaft hat, damit alle diese Bahnen in einer Hand vereinigt seien, der Regierung den Vorschlag gemacht, diese Bahnen zu übernehmen. Darauf hin ist der Gesellschaft von der Hessischen Regierung ein Anerbieten auf Uebernahme des Baues und Betriebes der fraglichen Bahnen (mit Ausnahme derjenigen von Lorsch nach Fürth) gegen einmalige Subvention à fonds perdu von 1 200 000 *M* gestellt worden. Wegen Abänderung einzelner Bestimmungen in Bezug auf die Uebernahme schweben zur Zeit noch Verhandlungen. Die Verwaltung beantragt, dass die Generalversammlung sich mit der Uebernahme dieses Geschäfts einverstanden erklärt.

Zu der Generalversammlung wurden die Herren Geh. Kommerzienrath Deninger und Reuleaux, Kommerzienrath Prätorius als Verwaltungsräthe wieder- und Karl Andr. Probst als solcher neugewählt.

Bei Berathung einer Eisenbahnvorlage in der Grossherzoglich Hessischen Kammer sprachen sich alle Redner für Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn, der Hauptbahn des Landes, aus. Auch Staatsminister Finger erklärte, hinsichtlich der Anfragen wegen Verstaatlichung der Ludwigsbahn könne kein Zweifel darüber bestehen, dass aus politischen, ebenso finanziellen und volkswirthschaftlichen Gründen zum Staatseisenbahn-System übergegangen werden müsse. Die Regierung werde suchen, die Verstaatlichung für das ganze Land nutzbar zu machen. Ueber „Wann“ und „Wie“ hat der Minister sich jedoch nicht geäussert. Bemerkenswerth erscheint, dass die „Wormser Ztg.“, welche den Standpunkt des Freiherrn Heyl und der auf Verstaatlichung der Ludwigsbahn hindrängenden Gruppe vertritt, jetzt anerkennt, dass die Verstaatlichung im Jahre 1893 wegen der verschiedenen Verfallzeiten der Konzessionen mit grossen Schwierigkeiten verbunden sein würde, und dass deshalb im Interesse des Staates wie der Aktionäre eine feste Kaufofferte das Richtige sei. Das Blatt führt weiter aus, dass, wenn der Staat für 1 200 *M* Aktien je 1 500 *M* Aktien 3,5 % Staatsobligationen geben würde, dies einerseits für die Aktionäre eine Abfindung mit 125 % bedeute, andererseits dem Staate gegenüber der letzten Dividende von 4⅔ % einen Gewinn von rund 350 000 *M*, und unter Berücksichtigung der durch Prioritätenkonvertirung und durch Wegfall der Tantiemen zu erzielenden Ersparniss einen Gewinn von 1 000 000 *M* p. a. bringen würde.

Werrabahn.

Auf die Tagesordnung der am 8. d. Mts. stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung sind die nachfolgenden Gegenstände gesetzt worden: a) Bau- und Betriebsübernahme der Zweigbahn Coburg-Rodach; b) Nachtragsvertrag mit der Bayerischen Staatsregierung, betreffend die Linie Coburg-Lichtenfels; c) Aufnahme einer Prioritätsschuld. Hierzu wird uns von kompetenter Seite folgendes nähere mitgetheilt: Ad a) Die Baukosten der 17,5 km langen Linie Coburg-Rodach sind ohne Grunderwerb auf rund 790 000 *M* veranschlagt. Falls der Bau und Betrieb dieser Linie seitens der Werrabahn-Gesell-

schaft übernommen wird, leistet die Coburgische Staatsregierung neben der kostenfreien Ueberweisung des Areals hierzu einen unverzinslichen, nicht zurückzuzahlenden Beitrag von 460000 *M.* — Ad b) Durch den neuen Vertrag mit der Bayerischen Regierung wird 1. die Ausführung des Artikels 7 des im Jahre 1857 hinsichtlich der Abzahlung des Baukapitals der Strecke Coburg-Bayerische Landesgrenze abgeschlossenen Vertrags, ferner 2. die Verlängerung des Pachtvertrags über die Strecke Bayerische Grenze-Lichtenfels, sowie 3. die anderweite Festsetzung des Pachtgeldes für die letztere Strecke bezweckt. Ad c) Es wird die Aufnahme einer Prioritätsschuld bis zur Höhe von 3000000 *M.* beantragt werden. Diese Summe soll theils zur alsbaldigen, theils zur späteren Verwendung kommen, und zwar 1. für die volle Abtragung des Baukapitals der Strecke Coburg-Landesgrenze (siehe oben ad b 1), sodann 2. für den Bau der Linie Coburg-Rodach, ferner 3. für die Tilgung einer schwebenden Schuld einschliesslich der für den Bau der Hildburghausen-Heldburger und der Eisfeld-Unterneubrunner Bahn von der Werrabahngesellschaft übernommenen Beiträge, sowie endlich 4. zur Vermehrung der Betriebsmittel, Herstellung zeitgemässer Verbesserungen und Erweiterung verschiedener Stationsanlagen. Ueber den Zinsfuss der Anleihe ist noch kein definitiver Beschluss gefasst.

Ostpreussische Südbahn.

Der Reingewinn des Jahres 1889 gestattet die Vertheilung einer Dividende von 5% auf die Stamm-Prioritätsaktien und von 3% auf die Stammaktien.

Die Mindereinnahme gegen 1888 entfällt allein auf den Güterverkehr und ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass die Ernte des Jahres 1889 in den Russischen Verkehrsgebieten noch nicht den mittleren Durchschnitt erreicht hat und in dem grösseren Theile der Provinz gänzlich missrathen ist.

Auf der Station Königsberg Südbahnhof, welche von der südlichen Strecke (Richtung Prostken) den Hauptverkehr aufnimmt, sind im ganzen Jahre an Wagenladungen eingegangen: aus Russland 34 134 (gegen 49 050 im Vorjahre), und aus dem Inlande 7 180 (11 913), zusammen 41 314 (60 963).

Die Mengen aller im Laufe des Jahres beförderten Güter (ausschliesslich der frachtfreien) haben betragen im Lokalverkehr 365 466 (431 884) t, in den inländischen Verbandsverkehren 84 906 (82 304) t und in den Russischen Verbandsverkehren 349 953 (498 224) t, zusammen 800 325 (1 012 412) t. Dieselben haben an Frachten gebracht: im Lokalverkehr 1 519 619 (1 684 678) *M.*, in den inländischen Verbandsverkehren 238 607 (270 969) und in den Russischen Verbandsverkehren 1 811 905 (2 413 280) *M.*; mithin beläuft sich die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr auf 3 570 131 (4 368 927) *M.*

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden im ganzen 915 571 (905 469) *M.* vereinnahmt; die Zahl der beförderten Personen einschliesslich Militär beziffert sich auf 810 224 (790 030).

Ungeachtet der erheblichen Mindereinnahmen hat die Betriebsausgabe gegen 1888 eine Erhöhung von 18 021 *M.* erfahren und ist auf 46,04 % der Betriebseinnahme (gegen 40,75 % in 1888) gestiegen. Die Mehrausgabe für die Bahnunterhaltung in Höhe von 97 598 *M.* beruht hauptsächlich darin, dass der Bahnkörper auf einer längeren Strecke durch Drainröhren entwässert wurde, grössere Geleisstrecken mit neuem Oberbau versehen und die schon älter gewordenen Bauwerke, namentlich die in Fachwerk und Holz ausgeführten Gebäude und Rampen umfangreichen Reparaturen unterzogen werden mussten.

Die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen einschliesslich des Uebertrages aus dem Vorjahre betragen 4 932 162 (5 527 963) Mark, d. i. für 1 km Bahnlänge 20 283 *M.* und für 1 Nutzkm 5,42 *M.*, die Ausgaben dagegen für die allgemeine Verwaltung 351 544 *M.*, für die Bahnverwaltung 533 036 *M.* und für die Transportverwaltung 1 386 069 *M.*, zusammen 2 270 650 *M.*, d. i. für 1 km Bahnlänge 9 338 *M.* und für 1 Nutzkm 2,50 *M.* In Hunderttheilen der Roheinnahme betragen die Ausgaben 46,04. Werden zu den Betriebsausgaben von 2 270 650 *M.* noch die aus dem Erneuerungsfonds mit 371 239 *M.* geleisteten Ausgaben hinzugerechnet, so ergibt sich eine Gesammtausgabe von 2 641 889 *M.*, d. i. in Hunderttheilen der Roheinnahme 53,56.

Nach Deckung der Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds, der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen, ergibt sich ein Reingewinn von 1 174 572 *M.* verwendet auf: 1. Dividende für 13 500 000 *M.* Stamm-Prioritätsaktien, 5 % mit 675 000 *M.*, 2. desgleichen für 13 500 000 *M.* Stammaktien, 3 % mit 405 000 *M.*, 3. Staatsabgabe 28 421 *M.*, 4. Remuneration des Aufsichtsraths 32 400 *M.*, 5. Restausgabe und Uebertrag 33 751 *M.*

Auf der von der Ostpreussischen Südbahn betriebenen, der Königlichen Domänenverwaltung gehörigen 18,5 km langen Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken betragen die Einnahmen 60 753 *M.*, die Ausgaben 68 160 *M.*, so dass der Abschluss eine Mehrausgabe von 7 407 *M.* ergibt, welche aus dem Betriebsüberschuss der Stammbahn gedeckt ist. Diese Mehrausgabe ist auf die Kosten für Beseitigung der Schneeverwehungen zurückzuführen, welche 12 315 *M.* (gegen 8 071 *M.* in 1888) erfordert haben.

Die Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 31 S. 311 d. Ztg. theilen wir noch folgendes mit:

Das Jahr 1889 ist in seinen finanziellen Ergebnissen hinter denjenigen des Vorjahres etwas zurückgeblieben. Nach Deckung der Aktien- und Prioritätszinsen, der Tilgungsbeträge usw. ist jedoch noch ein Ueberschuss von 1 026 092 *M.* verblieben, so dass für das Jahr 1889 nicht allein ein Zuschuss des Staates auf Grund der Garantiegesetze entfiel, sondern auch eine theilweise Rückerstattung früherer staatlicher Zinszuschüsse und ausserdem die Zahlung einer Superdividende beantragt werden konnte. Dieses Ergebniss ist herbeigeführt durch eine Steigerung der Betriebseinnahmen gegen das Vorjahr von 1 146 206 *M.*, welcher eine Erhöhung der Betriebsausgaben um 988 921 *M.* und ein Mehraufwand für Verzinsung und Tilgung von 272 471 *M.* gegenübersteht. Die Mehreinnahmen sind zum grössten Theile aus dem Güterverkehre — ausschl. der Saarkohlen-Beförderung — erzielt worden; der Ertrag desselben hat sich gegen das Vorjahr um 718 577 *M.* erhöht.

Das ausserordentlich günstige Ergebniss aus der Personen- und Gepäckbeförderung — der Ertrag weist gegenüber der Budgetziffer die Mehreinnahme von 190 525 *M.*, gegen diejenige des Vorjahres eine solche von 229 430 *M.* auf — ist die Folge der mit dem allgemeinen Aufschwunge von Handel und Industrie bezw. dem stärkeren Güterverkehre Hand in Hand gehenden Verkehrssteigerung, welche bis zum Schlusse des Jahres im Geschäfts- und übrigen Reiseverkehre in ungeschwächtem Umfange andauerte. Im Jahre 1889 ist seit Jahren zum ersten Male beim Personenverkehr eine Verschiebung des Verhältnisses der benutzten Wagenklassen dahin eingetreten, dass der Verkehr der III. Klasse ab, derjenige der I. und II. Klasse dagegen zugenommen hat, während in den voraufgegangenen Jahren das umgekehrte Verhältniss beobachtet wurde.

Der Kohlenverkehr aus den Saargruben ist die einzige Ertragsquelle, welche die im Voranschlage angenommene Summe von 3 540 000 *M.*, obgleich dieselbe nur um 40 000 *M.* höher gegriffen war, als die wirkliche Einnahme des Vorjahres, nicht erreichte, hinter derselben vielmehr um rund 69 000 *M.* und hinter der im Jahre 1888 erzielten um 29 000 *M.* zurückblieb, welcher Rückgang auf der bekannten Bewegung der Grubenarbeiter beruht.

Die Mehreinnahme aus anderen Quellen, welche gegen das Budget 154 272 *M.* und gegen das Vorjahr 227 120 *M.* betragen hat, ist durch erhöhten Ertrag veräusserter Altmaterialien, durch stärkere Rückersätze des Baues an den Betrieb und durch höhere Aktivzinsen erzielt worden.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1889 sind um den Betrag von 988 921 *M.* höher gewesen als diejenigen des Vorjahres. Die grössere Hälfte dieses Mehraufwandes ist jedoch durch ausserordentliche Zuwendungen an das Personal, sowie durch solche sachlichen Ausgaben entstanden, welche mit Rücksicht auf den guten Stand der Einnahmen und die Dringlichkeit der betreffenden Einrichtungen und Bauausführungen ausnahmsweise aus laufenden Mitteln des Betriebes bestritten wurden, während sie nach den Fusionsvereinbarungen und seitherigen Uebung auf das Baukonto der einzelnen Gesellschaften zu verrechnen gewesen wären; ferner ist für die Erneuerung und Ergänzung von Fahrmaterial, welches in früheren Jahren abgängig und nicht rechtzeitig ersetzt wurde, ein erheblich höherer als der nach dem bestehenden Plane hierfür bestimmte Betrag aufgewendet worden. Bringt man die für vorerwähnte Zwecke verausgabten Beträge an der Mehrausgabe des Jahres 1889 in Abzug, so verringert sich dieselbe auf eine Summe, welche gegenüber einer Mehrbeförderung von 300 000 Personen und über 7 Millionen Centner Güter als eine mässige bezeichnet werden muss.

Angesichts der erheblichen Steigerung der Einnahmen und des Verhältnisses der letzteren zu den eigentlichen Betriebsausgaben ist daher die allgemeine Geschäftslage der Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1889 eine durchaus befriedigende gewesen. Der Geschäftsbericht hebt hervor, dass das erzielte finanzielle Ergebniss allerdings für das laufende Jahr (1890) nicht wird erwartet werden können, nachdem die Annahme neuer Tarifeinheitssätze für den Güterverkehr den Ertrag des letzteren auch bei ununterbrochener Fortdauer des Verkehrsaufschwunges der letzten Jahre nicht unwesentlich schmälern wird und nachdem auch die Verhältnisse des Kohlenverkehrs einen Mehrertrag aus demselben nicht erhoffen lassen. Dieser voraussichtlichen Mindereinnahme werden aber ganz beträchtliche Mehrausgaben gegenüberstehen, welche insbesondere in der Preissteigerung der wichtigsten Betriebsmaterialien begründet sind und die in Verbindung mit erhöhtem Aufwande für Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanlehen auf den Ab-

schluss der Betriebsrechnung von erheblicher Wirkung sein werden.

Deutsche Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

Der Jahresbericht konstatirt eine weitere günstige Entwickelung der Gesellschaft. Dieselbe schliesst mit einer Gesammteinnahme von 128 224 ℳ und vertheilt eine Dividende von 5 % gegen 4¾ % im Vorjahre.

Frankfurter Güter-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft genehmigte die Bilanz und die Vertheilung von ½ % Dividende.

Eisenbahnarbeiter-Strike.

Aufregende Tage für die verantwortlichen Bremer Bahnbeamten sind vorüber, denen ein arger Streich gespielt wurde, als am Abend des 20. d. Mts. plötzlich sämmtliche Hilfs-Weichensteller, Rangirer und Koppeler die Arbeit mit der Forderung höherer Löhne niederlegten. Die Leute bauten darauf, dass ihren Wünschen angesichts des für den folgenden Tag des Kaiserbesuches zu erwartenden starken Fremdenverkehrs sofort gewillfahrt werden würde, aber sie hatten sich geirrt. Es wurden sofort telegraphisch von anderen Stationen Ersatzmannschaften herbeigerufen und trotz der Unkenntniss der Leute mit den Bremer Bahnhofsverhältnissen und trotz des Anwachsens des Durchschnittsverkehrs durch die Beförderung von Extrazügen ist es doch gelungen, alle erforderlichen Funktionen prompt zu verrichten und jeden Unfall zu vermeiden. Die Strikenden traten nach der „Weser-Ztg." bereits am Abend des 21. d. Mts. wieder ihre Arbeit an.

Wir bemerken bei dieser Gelegenheit, dass wie in anderen Ländern, so auch in Preussen die Regierung den in Staatsindustrien beschäftigten Arbeitern im voraus angekündigt hat, dass jeder, der am 1. Mai die Arbeit mit Verletzung des Arbeitsvertrages unterbricht, sofortige endgültige Entlassung zu gewärtigen hat.

Aus Württemberg.

Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten für 1888/89.

Eisenbahnen.

1. Eisenbahnbau. Beim Eisenbahnbau waren in Thätigkeit das Eisenbahn-Bauamt Schiltach für den Abschluss der Abrechnungsgeschäfte aus dem Bau der Kinzigbahn und für Vorarbeiten der Bahnlinie Schiltach-Schramberg; die Hochbausektion Sigmaringen und die Bahnbausektionen Sigmaringen und Tuttlingen für die Ausführung der Bahnlinie Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen) und die Bahnbausektion Leutkirch für die Ausführung der Württembergischen Theilstrecken der Verbindungsbahnen Leutkirch-Memmingen und Wangen-Hergatz. Mit der Ausführung des zweiten Geleises von der Landesgrenze bei Crailsheim bis Eppingen waren die Betriebsämter Crailsheim, Hall und Heilbronn beschäftigt; mit dem Umbau der Bahnhöfe Ulm, Cannstatt und Mühlacker das Bahnhof-Bauamt Ulm und die Bahnhof-Baubüreaus Cannstatt und Mühlacker.

2. Als Neuerungen in den Betriebseinrichtungen sind zu bezeichnen: Die Fortsetzung der Einrichtung von Blocksignalen, die weitere Ausrüstung von Lokomotiven, Personen-, Post- und Gepäckwagen mit durchgehenden Bremsen nach dem System Westinghouse, Ausstattung weiterer Personen- und Postwagen mit Gasbeleuchtung und Inangriffnahme der allgemeinen Einführung der Dampfheizung in den Personenwagen, die Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung des Bahnhofs Stuttgart.

3. Bahngebiet und Bahnbeschreibung. Im Berichtsjahre ist eine neue Bahnstrecke nicht eröffnet worden. Die Länge der im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen betrug 1 568,41 km, davon doppelgeleisig 297,96 km. An Stationen wurden neu eröffnet der Haltepunkt Höfingen, sowie die Station Hasenberg, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Verkehr mit Leichen und Fahrzeugen, sowie für den Vieh- und Güterverkehr in Wagenladungen. Die Gesammtzahl der Stationen betrug 314.

Der Grunderwerb für die freie Strecke ist ausgeführt zur Anlage des Bahnkörpers für 1 Geleis auf 702,10 km, für 2 Geleise auf 702,96 km und für 3 Geleise auf 0,76 km.

Von der Gesammtlänge des Bahnkörpers liegen in der Auffüllung (im Auftrag) 928,73 km, im Einschnitt (Abtrag) 632,14 km, in Terrainhöhe 7,54 km.

Wegübergänge im Bahnniveau sind 1 672 vorhanden, Wegüberführungen 166, Wegunterführungen 527, Durchlässe unter Wegübergängen und Parallelwegen 1 540, Durchlässe unter dem Bahnkörper 3 087, Brücken 656 mit 879 Oeffnungen, Viadukte 17 mit 2 919 m Gesammtlänge und 55 Tunnel mit der Gesammtlänge von 3 039 m in eingeleisiger und 14 329 m in doppelgeleisiger Wölbung.

Die Länge sämmtlicher Geleise berechnet sich auf 2 436,34 km.

Die Länge der aus Stahlschienen bestehenden Geleise hat sich gegen das Vorjahr um 168,36 km und die Länge der Geleise mit eisernem Querschwellen-Oberbau um 153,74 km vermehrt.

4. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschl. des Oberbaues betrugen 3 233 027 ℳ (1887/88 2 967 456 ℳ) und entfallen auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecke 2 071 (1 904) ℳ, auf 1 km Geleislänge 1 408 (1 294) ℳ.

5. Der Ertrag aus land- und forstwirthschaftlich benutztem Grundeigenthum betrug 132 944 ℳ (darunter Erlöse aus Weiden 6 692 ℳ, aus Obst 2 410 ℳ, aus Fischwasser und Eis 686 ℳ). Der Kulturaufwand auf die Grundflächen betrug 47 046 ℳ.

6. Von Neu- und Erweiterungsbauten an älteren Bahnlinien sind zu nennen 7 Wärterhäuser zur Durchführung der Doppelbesetzung der Wärterposten auf der Strecke Mühlacker-Ulm, Gasbeleuchtungs-Einrichtung auf dem Bahnhof Feuerbach, Auseinanderrücken und Senken der Geleise in dem Rosensteintunnel zwischen Stuttgart und Cannstatt zur Durchführung des Normalprofils, Erweiterung der Station Süssen, Erweiterung der Geleiseanlagen in Heilbronn, der Stationen Nordheim und Kirchheim a/Neckar, Herstellung zweier Dienstwohngebäude in Tübingen, Herstellung eines Beamten-Dienstwohngebäudes in Esslingen, Erweiterung der Geleiseanlagen auf den Stationen Hasenberg, Eutingen, Freudenstadt und Allmendingen, Erstellung eines weiteren Dienstwohngebäudes in Freudenstadt, Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellungen auf einer weiteren Anzahl von Stationen.

Der Gesammtaufwand auf Central-Weichenanlagen betrug bis zum 31. März 1889 1 303 503 ℳ.

7. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetriebe belief sich auf 8 871 Personen (im Vorjahre 8 572) und setzte sich zusammen aus 3 729 etatsmässigen und 352 diätarischen Beamten und 4 790 Arbeitern.

8. Der Bestand an Eisenbahn-Betriebsmitteln betrug 342 Lokomotiven, 834 Personenwagen (hierunter 34 Kupee- und 800 Durchgangswagen) mit 37 738 Sitzplätzen, 232 Post- und Gepäckwagen und 5 091 Güterwagen mit 50 643 t Ladegewicht.

Die Beschaffungskosten der vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen für Lokomotiven und Tender 15 028 404 ℳ, für Personenwagen 6 110 205 ℳ, Lastwagen 17 788 992 ℳ, zusammen 38 927 601 ℳ und durchschnittlich für eine Lokomotive 43 943 ℳ, für einen Personenwagen 7 326 ℳ und für einen Lastwagen 3 392 ℳ.

9. Leistungen der Betriebsmittel. Die Anzahl der geförderten Züge belief sich auf 140 320 (gegen 138 829 im Vorjahre), deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 17, den Personenzügen 21, den gemischten Zügen 27, bei den Güterzügen 66, bei den Arbeits- und Materialzügen 108 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 34 Achsen betrug. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt 1 818 991 972 tkm (gegen 1 709 359 506 tkm im Vorjahre). Die Kosten der Zugkraft berechnen sich auf 4 386 396 ℳ, hiervon kommen auf 1 000 Nutzkm 477 ℳ, auf 1 000 Wagenachskm 15,38 ℳ. Für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen 1 785 704 ℳ (im Vorjahre 1 756 830 ℳ).

10. Werkstätten. Die Lokomotivwerkstätten beschäftigten durchschnittlich täglich 605, die Wagenwerkstätte 413 Handwerker und Arbeiter. Von der Schwellenimprägnir-Anstalt wurden 111 934 Stück Schwellen imprägnirt.

11. Personen- und Güterverkehr. Von den für den Personenverkehr eingetretenen Neuerungen sind zu erwähnen: die Errichtung eines Fundbüreaus in Stuttgart, die Ausdehnung der Vergünstigungen für die von öffentlichen Lehranstalten zu unternehmenden gemeinsamen Ausflüge auf Schüler und Schülerinnen über 18 Jahre sowie auf die begleitenden Lehrer und Lehrerinnen, sowie die Anordnung, wonach die Anschrift der Stationsnamen erweitert und die äussere Kenntlichmachung der Bedürfnissanstalten, insbesondere auch für die Nachtzeit, in einer besser in die Augen fallenden Weise geregelt worden ist. Die Gesammtzahl der beförderten Personen beträgt 13 984 255 (gegen 13 416 936 im Vorjahre). Hiervon entfallen auf die I. Klasse 0,60 %, auf die II. Klasse 10,50 %, auf die III. Klasse 88,90 %. Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen auf die verschiedenen Wagenklassen I. Klasse 3,84 %, II. Klasse 23,20 %, III. Klasse 72,96 %. Auf den Binnenverkehr kommen von der Gesammtzahl der gefahrenen Personen 93,87 %, auf den direkten Verkehr 4,93 %, auf den Durchgangsverkehr 12,0 %.

Bezüglich des Güterverkehrs ist bemerkenswerth die erfolgte Einführung des sogen. Einpfennigtarifs für Brennmaterialien (Kohlen und Holz) im Verkehr mit Württemberg,

welche dem inländischen Verbrauch eine Frachtersparniss von rund 650 000 ℳ im Jahre bietet. An Gütern wurden befördert 4 584 094 t gegen 4 291 523 t im Vorjahre. Kohlen wurden eingeführt 824 001 t gegen 718 349 t im Vorjahre. Für den Verkehr in Württemberg verblieben 808 558 t Kohlen. Vergleicht man die Bevölkerung des Landes mit der verbrauchten Menge von Steinkohlen und Koks, so kommen bei 1 995,185 Einwohnern im Durchschnitt auf 1 Einwohner 405.25 kg Kohlen.

12. Unfälle sind im Berichtsjahre 82 (im Vorjahre 86) vorgekommen und zwar 11 Entgleisungen, 7 Zusammenstösse und 64 sonstige Unfälle. Hierbei wurden 18 Personen getödtet und 42 verletzt, worunter durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit getödtet 15, verletzt 28 Personen. Auf je 1 Million beförderte Reisende kamen 0,29 Tödtungen und 1,22 Verletzungen. auf 1 Million Personenkilometer 0,01 Tödtungen und 0,06 Verletzungen.

Entschädigungen an die Verunglückten bezw. deren Hinterbliebenen auf Grund des Haftpflichtgesetzes wurden bezahlt — einmalige Abfindungen und fortlaufende Zahlungen — 110 203 ℳ (im Vorjahre 104 858 ℳ). Auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes wurden infolge von Verunglückungen beim Bahn- und Werkstättenbetrieb bezahlt 17 742 ℳ.

Ausserdem sind zu verzeichnen:

Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn	1
Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen	74
Schienenbrüche	57

13. Mit der Fertigstellung der Reinertragsberechnungen einzelner Bahnstrecken wurde fortgefahren. Es betrug für das Betriebsjahr 1887/88 der Reinertrag

der Linie Heilbronn-Osterburken	0,37 %
„ „ Stuttgart-Freudenstadt	0,86 „
„ „ Freudenstadt-Schiltach	0,85 „
„ „ Rottweil-Villingen	0,11 „

Ein Zuschuss war erforderlich bei dem Betrieb der Linie Heilbronn-Eppingen in der Höhe von 0,14 % des Baukapitals.

Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt.

Die Betriebsmittel bestanden aus 7 Damfbooten, worunter 1 Salonschiff, 1 Halbsalonschiff und 2 Schiffe mit Oberdeck, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen. Von diesen Fahrzeugen führten aus:

die Dampfboote . 3 444 Fahrten mit 138 100 km Weglänge
„ Trajektkähne . 679 „ „ 20 314 „

Beladene Trajektkähne und Schleppboote wurden geführt in 1 667 Fällen. Mittelst der Trajektkähne wurden 4 880 beladene und 4 075 leere Eisenbahnwagen über den See gebracht.

Das Personal der Dampfschifffahrt bestand aus 65 Personen.

Befördert wurden 178 350 Personen, 364 800 kg Gepäck, 63 531 970 kg Einzel- und Wagenladungsgüter (ausschl. Getreide), 10 410 040 kg Getreide, 3 Fahrzeuge, 109 Pferde, 3 930 Stück Hornvieh, 2 818 Stück Kleinvieh (Hunde usw.).

Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör, an Gebäuden und Grundstücken belief sich am 31. März 1889 auf 455 887 ℳ.

Im Betriebsjahre 1888/89 sind 3 Unfälle vorgekommen. Wegen starken Sturmes mussten 2 Kursfahrten zwischen Romanshorn-Friedrichshafen unterbleiben. Sonst haben Betriebsstörungen von Bedeutung nicht stattgefunden.

Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den staatlichen Eisenbahnwerkstätten.

In den Hauptwerkstätten der Württembergischen Staatseisenbahn-Verwaltung und zwar in den Lokomotivwerkstätten zu Aalen, Esslingen, Friedrichshafen und Rottweil, sowie in der Wagenwerkstätte Cannstatt werden von jetzt ab Lehrlinge zur Erlernung eines Handwerks aufgenommen. Die einzelnen Bedingungen für die Annahme sind öffentlich bekannt gemacht worden. Söhne von Bediensteten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung sollen vorzugsweise berücksichtigt werden. Die Lehrzeit ist auf 4 Jahre festgesetzt. Die Ausbildung erfolgt während der ersten Jahre in besonders eingerichteten Lehrwerkstätten durch Lehrmeister. Während der letzten Jahre werden die Lehrlinge in den einzelnen Werkstättenabtheilungen mit den verschiedenen vorkommenden Arbeiten beschäftigt. Als Beitrag zu den Kosten des Lebensunterhalts gewährt die Eisenbahnverwaltung dem Lehrling einen mit den Jahren und den Leistungen steigenden Tagelohn, vorläufig im Rahmen von 70 ₰ bis 1,60 ℳ. Von diesem Tagelohn wird der zehnte Theil einbehalten und dem Lehrling nach Beendigung der Lehrzeit überwiesen. Vor Beendigung der Lehrzeit hat der Lehrling einer Schlussprüfung durch Anfertigung einer Probearbeit (eines Gesellenstücks) sich zu unterziehen. Nach Beendigung der Lehrzeit und befriedigender Ausführung der Probearbeit wird dem Lehrling ein Zeugniss kosten- und sportelfrei ausgefertigt. Für die Weiterbeschäftigung des betreffenden Arbeiters übernimmt die Eisenbahnverwaltung keine Verpflichtung. Sofern derselbe jedoch während der Lehrzeit als tüchtig, ordentlich, dienstwillig und zuverlässig sich erwiesen hat, wird er bei erforderlichen Arbeitereinstellungen in den Eisenbahnwerkstätten vorzugsweise berücksichtigt werden.

Bezeichnung der Abtheilungen bei der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Die bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen errichtete Verwaltungs- und Bauabtheilung hat die Bezeichnung „Bauabtheilung“, die Rechnungsabtheilung die Bezeichnung „Verwaltungsabtheilung“ erhalten. Die „Betriebsabtheilung“ behält die seitherige Benennung.

Aus der Schweiz.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 14. d. Mts. auf Grund der provisorischen Jahresrechnung konstatirt, dass die Dividende für 1889 auf 5 % gestellt werden könne. — Mit dem Bündnerischen Centralbahn-Komitee ist ein Vertrag, betreffend die Uebernahme des Betriebes der Normalspurbahn Thusis-Filisur vorbereitet worden. Der definitive Abschluss dürfte in Bälde erfolgen. Der Verwaltungsrath wird sich alsdann auch schlüssig machen, ob, eventuell zu welchen Bedingungen er die ihm zugemuthete Aktienbetheiligung übernehmen wolle. Für ein in Buchs zu erstellendes Gebäude, in welchem hauptsächlich Schlafräume für das Schweizerische und Oesterreichische Fahrpersonal und Beamtenwohnungen eingerichtet werden sollen, sowie für eine Vergrösserung der Lagerkeller daselbst ist der erforderliche Kredit bewilligt worden; ferner für eine Vergrösserung der Station Unter-Aerzen, für verschiedene neue, den bedeutenden Bahnverkehr in St. Margrethen betreffende Anlagen. Den dem Verwaltungsrathe über die Frage der Fusion der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen gemachten Mittheilungen konnte entnommen werden, dass dieselbe sich noch in den ersten Anfängen befindet. Die Idee einer Fusion ist übrigens vom Verwaltungsrathe unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen, namentlich auch hinsichtlich der Organisation des einheitlichen Unternehmens, wenn die beiden Bahnnetze zu einem solchen vereinigt würden, beifällig aufgenommen worden.

Nordostbahn.

Die Nordostbahn verabfolgte allen ihren Angestellten und Arbeitern, welche 25 und mehr Jahre in ihrem Dienste stehen, einen Monatsgehalt als Geschenk.

Bündnerische Centralbahn.

Diese ist gesichert. Eine Gruppe von Banken, an deren Spitze die Bank von Winterthur steht, hat sich zur Finanzirung verpflichtet.

Das Bündnerische Centralbahn-Komitee hat in seiner letzten Sitzung sowohl den Vertrag mit dem Finanzkonsortium, als den Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen über den Betrieb der Centralbahn und die Lieferung des Rollmaterials für dieselbe genehmigt, unter Vorbehalt derjenigen Modifikationen, welche das Finanzkonsortium eventuell noch anzubringen für nöthig erachten wird. Bezüglich der Konzession für eine Schmalspurbahn von Filisurbrücke nach Davosplatz wurde beschlossen, dass dieselbe sofort nach Konstituirung der Centralbahn-Gesellschaft auf letztere übertragen werden soll.

Landquart-Davos.

Die Schmalspurbahn Landquart-Davos hatte in den drei Monaten dieses Jahres an Gesammteinnahmen 74 330 Frcs., an Gesammtausgaben 43 561 Frcs., was einem Einnahmeüberschuss von 30 769 Frcs. gleichkommt. Die Gesammteinnahmen seit Eröffnung der Bahn (Oktober bis April = 6 Monate) erreichen die Summe von 164 254 Frcs., die Gesammtausgaben 84 515 Frcs.

Haftpflicht der Eisenbahnen.

Zwei Urtheile des Bundesgerichts haben dem Eisenbahndepartement Anlass geboten, die Eisenbahnverwaltungen auf die daselbst niedergelegten Grundsätze aufmerksam zu machen. In einem derselben ist der Grundsatz ausgesprochen, dass die Bahnen in allen Fällen nach Maassgabe des Haftpflichtgesetzes die Gefahr tragen und für die Unfälle einstehen müssen, welche sie durch geeignete Vorkehrungen hätten abwehren können, aber nicht abgewendet haben, und dass die Zustimmung der Administrativbehörden zu solchen Unterlassungen einen Haftbefreiungsgrund nicht abgeben könne. Im zweiten Fall wurde ausdrücklich erklärt, dass die Bahnen auch für die Folgen von Unfällen haftbar gemacht werden können, welche bei ungenügendem Abschluss von Privatübergängen entstehen.

Zürichbergbahn.

Das Ergebniss des ersten Geschäftsjahres gestattet nach starken Abschreibungen die Ausrichtung einer Dividende von 4,5 bis 5 %. Die Gesammteinnahmen betragen 44 594,70 Frcs. und die Gesammtausgaben 27 440,57 Frcs., demnach ist der Ueberschuss der Einnahmen 17 154,13 Frcs.

Aargauisch-Luzernische Seethalbahn.

Infolge Abschlusses eines Betriebsvertrages ist die Dampfschifffahrt auf dem Hallwyler See an die Seetbalbahn übergegangen.

Waldenburger Bahn.

Die Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahre um 1561,31 Frcs. vermehrt, dagegen sind die Betriebsausgaben ausnahmsweise viel grösser; bedeutende Reparaturen an den zwei älteren Lokomotiven und die Fortsetzung der Schwellenauswechselung haben eine Mehrausgabe von 8461.29 Frcs. verursacht. Es steben daher den Aktionären nur 11 115,52 Frcs. zur Disposition; die Dividenden werden im gleichen Betrage wie bisber ausbezahlt, nämlich für Aktien I. Ranges 5 % und für Aktien II. Ranges 3 5 %.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Carrara-Marmorbahn. Nachdem die Verlängerungen der Hauptlinie von Carrara bis zu den Höhen von Ravaccione, Canalgrande und Gioja vollendet worden, hat die Erbauerin, die Venezianische Baugesellschaft, diese für den Marmorhandel so wichtigen Strecken mit Anfang April dem Verkehr übergeben.

Faenza-Florenz. Nachdem auf der Baustrecke Florenz-Vaglia-Borgo S. Lorenzo die Probefahrten wie die Belastungsproben vom 5.—25. März günstig verlaufen sind, hat die Eröffnung dieser 35 km langen Strecke am 8. April stattgefunden.

Betrieb.

Verhütung von Eisenbahnunfällen. Der oberste Ausschuss für Eisenbahnen batte zwei Arten von selbstthätigen elektrischen Vorrichtungen (von Nigra, Del Bono und Frassinesi) einer eingehenden Prüfung unterziehen lassen, welche die Betriebssicherheit der laufenden Züge erhöhen und Unfälle verbüten sollten. Die Entscheidung lautete dahin, dass die allgemeine Einführung dieser Vorrichtungen nicht angezeigt erscheine, da ein thatsächlicher und sicherer Vortheil für die Sicherung des Eisenbahnbetriebes sich nicht herausgestellt habe.

Verkehr mit Sardinien. Neuerdings haben Verhandlungen von Abgeordneten des Generalinspektorats für Eisenbahnen, der Verwaltungen der drei grossen Eisenbahnnetze und der Allgemeinen Italienischen Schifffahrtsgesellschaft behufs Erleichterung des Verkebres zwischen den festländischen bezw. Siziliscben Eisenbabnen und der Insel Sardinien stattgefunden. Es wurde beschlossen die Nebengebühren in den Abgangs- und in den Hafenorten zu ermässigen (was namentlich bei kleinen Einzelsendungen ins Gewicht fällt), ferner die Einbeziehung von Bahnhöfen des Binnenverkehres auf Sardinien und Tarifnachlässe für einzelne Waarengattungen zu bewilligen, sowie Tarifermässigungen für das Gepäck der Reisenden eintreten zu lassen.

Brindisi-Hafen. Die Verwaltung der Südbahnen hat die Kosten der für die unmittelbare Ueberladung der aus Indien kommenden Post- und dazu gehörigen Sendungen im Bahnhof Brindisi-Hafen zu treffenden Einrichtungen auf insgesammt 1 190 000 L. veranschlagt.

Schlafwagen-Verkehr. Seit 1. April sind in die Nachtzüge im Verkehr zwischen Turin und Bologna Schlafwagen eingestellt worden.

Königliche Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen: Jahresberichte für 1889. Es waren: Betriebseinnahme 1 758 675 L. (gegen 1888 um 61 167 L. weniger), Gesammteinnahme 8 542 894 L. (82 088 L. weniger), Gesammtausgabe 7 041 300 (weniger 150 077) L., Reineinnahme 1 501 594 L. Hierzu Uebertrag aus dem Vorjahre mit 3 632 L., ergibt 1 505 226 L., welche verrechnet werden: zu laufender 5 % Verzinsung und zu Tilgungen 1 284 687 L., Rücklagen 75 080 L., zu Dividende (ausser obigen 5 % mit 12,50 L. auf die Aktie) 0,50 % = 1,25 L. für jede der 100 000 Aktien, d. i. 125 000 L. und 20 459 L. als Vortrag auf neue Rechnung. — Die Hauptbilanz für 1889 weist in Gutschrift und Belastung 87 055 416 L. nach. — Die Betriebsausgabe zerfiel in: Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten sowie Geschäftsvertretung in London 446 492 L.; Betrieb und Verkehr 388 344 L.; Babnerhaltungs- und Ueberwachungsdienst 639 274 L.; Zugförderung und Material 534 614 L.; Magazine 23 221 L., insgesammt 2 001 945 L. — Die Schlusssummen des Voranschlages für 1890 lauten in Gutschrift 8 519 356 L., in Belastung 6 966 413 Lire, Reineinnahme 1 552 943 L.

Turin-Ciriè-Lanzo. Betriebseinnahme 557 036 L., Betriebsausgabe 312 390 L.; die Einnahme ist trotz der ungünstigen Verkehrsverhältnisse gegen das Vorjahr etwas gestiegen, die Ausgabe hat sich etwas verringert. Für die Aktien mit Vorzugsrecht wurden 6 %, für die übrigen 5 % Dividende genehmigt. — Die neue Trambahnlinie Turin-Venara berechtigt zu den besten Hoffnungen.

Bauten und Entwürfe.

Lokalbahn Garda-Roverbella. Diese projektirte 41,5 km lange normalspurige Linie wird einschliesslich des beweglichen Zubehörs auf 3 344 000 L. veranschlagt, d. h. auf rund 80 000 L. für 1 km. Der Unternehmerausschuss beantragt die Genehmigung zum Bau und Betriebe nebst einem Zuschuss von 3 000 L. auf 1 km für 70 Jahre.

Ottajano-Avellino. Als Verlängerung der bereits in Ausführung befindlichen, der Provinz Neapel konzessionirten Linie Neapel-Ottajano beabsichtigt die Gemeinde Forino in Verbindung mit den Provinzverwaltungen Avellino und Caserta den Bau der genannten Linie und lässt die Vorarbeiten vornehmen.

Neubauten des Adrianetzes. Auf der im Bau befindlichen Linie Rocchetta Melfi-Gioja del Colle sind von den 7 erforderlichen Tunnels (zusammen Länge 2,4 km) 6 ebenfalls im Bau begriffen. Bei der Linie Rocchetta Melfi-Potenza ist die Bauthätigkeit vorerst auf die erste Strecke Rocchetta Melfi-Rionero beschränkt; der Viadukt über das Facciorsotbal mit seinen 5 Bogen befindet sich im Bau, und von den 18 Tunnels mit 6,4 km Gesammtlänge sind 16 in Angriff genommen. Von der Linie Sulmona-Isernia ist die erste Strecke Sulmona-Canzano im Bau; von den 8 Tunnels mit der gesammten Länge von 2,7 km wird erst an zweien mit zusammen 1,1 km Länge gearbeitet.

Bari-Locorotondo. Nachdem der Staat für diese 106 km lange Linie eine kilometrische Beihilfe von 3 000 L. für 1 km auf 60 Jahre ausnabmsweise gewährt hat, ist der Bau in Angriff genommen worden.

Varese-Porto Ceresio. Nachdem die Verhandlungen des örtlichen Ausschusses mit mehreren auswärtigen Gesellscbaften bezüglich Uebernahme des Baues dieser wichtigen Zuführungslinie zum Luganer See nicht den erhofften Erfolg gehabt haben, bildet sich nach Angabe der „Perseveranza“ in Varese eine von anderen Eisenbabnen unabhängige Baugesellschaft zur Ausführung der als nothwendig erkannten Linie. Der Kostenanschlag geht bis zu 1 300 000 L., also auf mindestens 100 000 L. für 1 km; die bezügliche Versammlung beschloss, ein Kapital von 600 000 L. in eingetragenen Aktien und den erforderlichen Rest in Obligationen aufzubringen, welche durch die Beihilfssumme des Staates, der Provinz und der betbeiligten Gemeinden gedeckt würden. (Indessen dürfte, wie der „Monitore d. str. f.“ bemerkt, die Nord-Mailändische Eisenbahngesellschaft sich schwerlich die Gelegenheit entgehen lassen, unter recht günstigen Bedingungen das bereits von ihr betriebene Babnetz durch die Einfügung bezeichneter Linie zu vervollständigen.)

Teramo-Aquila. Nach dem den obersten Eisenbahnbehörden eingereichten Entwurf ist diese Linie auf eine Länge von 85,3 km und rund 50 500 000 L. Kostenbetrag veranschlagt, d. i. 592 183 L. auf 1 km.

Die Römische Sekundärbahn-Gesellschaft hat den Bau der Strecke Rom-Ciampino (Ferrovie dei Castelli Romani) nahezu vollendet.

Pavia-Abbiategrasso-Gallarate. Die Gemeindevertretung von Pavia hat eine Beihilfe von 20 000 L. für diese Bahnlinie zu gewähren beschlossen, unter der Bedingung, dass der Betrieb der Linie innerhalb des Jahres 1893 eröffnet werde.

Verschiedenes.

Blankenburg a/H.-Tanne.

Herr Blauche, Ingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, befand sich einige Tage lang in Blankenburg a/H., um die Anlage und den Betrieb der Harzbahn Blankenburg-Tanne zu studiren, da gegenwärtig die Anwendung des auf dem Harze zum ersten Male zur Ausführung gebrachten Systems Abt auch in Frankreich in Aussicht genommen ist.

Herr Blauche, welcher die verschiedensten Bergbahnen besichtigt und sich über deren Leistungen unterrichtet hat, erklärt, wie bereits vor ihm viele andere Fachmänner, das System Abt der Harzbahn für das vollkommenste, leistungsfähigste und vortheilhafteste Gebirgsbahnsystem, welches gegenwärtig zur Ausführung gebracht ist.

Ueber die Störungen der unterirdischen Leitungsanlagen durch atmosphärische Elektrizität

gibt das Deutsche Reichs-Telegraphenamt Aufschluss. Es sind nämlich 900 Telegraphenstellen beauftragt, Beobachtungen und Aufzeichnungen über den Verlauf, die Dauer, die Richtung usw. der auftretenden Gewitter anzustellen, deren Ergebnisse im „Archiv für Post und Telegraphen“ veröffentlicht werden. Im allgemeinen

zeigen sich die unterirdischen Leitungen durch die atmosphärische Elektrizität nur in geringem Grad, in geringerm als die oberirdischen, gestört. Während bei den erstern im Jahre 1888 nur 388 Störungen vorkamen, wiesen die oberirdischen Leitungen 2 375 Beschädigungen auf. Bemerkenswerth ist ferner die Thatsache, dass die oberirdischen Telephonnetze den mit solchen versehenen Städten wirklich Schutz vor Blitzgefahr zu gewähren scheinen, indem trotz der mehrfachen sehr heftigen Gewitter des Berichtsjahres die Städte in auffälliger Weise gegenüber frühern Jahren von Blitzeinschlägen verschont blieben.

Tintenfass mit schräg gewundenem Boden von F. Soennecken in Bonn.

Die bekannte Schreibwaarenfabrik F. Soennecken in Bonn hat ein Tintenfass konstruirt, welches sich nicht nur durch seine hübsche Ausstattung (ganz aus hellfarbigem blauem Glas) für einen eleganten Schreibtisch eignet, sondern sich auch durch eine sinnreich erdachte Vorrichtung auszeichnet, welche die Erhaltung einer stets gleich bleibenden Eintauchtiefe auch bei abnehmendem Tintenvorrath zum Zwecke hat und dadurch dem Schreibenden eine bedeutende Bequemlichkeit bietet. Diese Einrichtung besteht in der Anbringung eines schraubenförmig gestalteten schrägen Bodens und eines zu dessen Neigung durch schiefkonische Richtung in Verhältniss gesetzten Eintauchtrichters, welcher letztere durch Drehung des Deckels stets dem allmählichen Verbrauch der Tinte nach den tieferen Stellen des Schraubenbodens folgt. Die höchste Stelle dieser schraubenförmigen Bahn, welche sich nach den Rändern zu in leichter Wölbung vertieft und dadurch wie durch zahlreiche Querrinnen den Absatz etwaiger Unreinigkeiten aus dem Bereich der Eintauchöffnung führt, ist an der Aussenseite des Tintenglases durch die Aufschrift „Hoch" bezeichnet. Auf diese Stelle wird nach erfolgter Füllung der Trichter zuerst gerichtet; wenn derselbe an der tiefsten Stelle angelangt ist, verhindert eine kleine Querwand weiteres Vorschieben und macht den Schreibenden darauf aufmerksam, das Tinte nachgefüllt werden muss. Die Eintauchöffnung erhält durch einen kleinen Messingdeckel besonderen Verschluss.

In der vorliegenden Ausführung stellt sich das Tintenglas als eins der zweckmässigsten seiner Art dar und dürfte namentlich bei vielschreibenden Personen grossen Anklang finden.

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Regierungs- und Baurath Richter in Harburg ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt und der Regierungsassessor Dr. Gerstel in Hannover behufs Beschäftigung beim Reichs-Versicherungsamt aus dem Preussischen Staatsdienst ausgeschieden.

Ernannt sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: der Abtheilungsingenieur Sachse in Aschersleben bei Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst und unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion in Aschersleben, der Königliche Regierungs-Baumeister Werren in Limburg a. d. Lahn unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der zum Betriebsamt Wiesbaden gehörigen Bauinspektion in Limburg.

Verliehen ist: dem Regierungsrath Seydel, unter Belassung in der Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Hannover, dem Regierungsassessor Hermann in Magdeburg die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg.

Versetzt sind: der Regierungsrath Udo Schulz, bisher in Breslau, als Direktor an das Betriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover,

die Regierungs- und Bauräthe: van den Bergh, bisher in Münster, nach Harburg behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des Betriebsamtes daselbst, Koenen, bisher in Saarbrücken, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Münster-Emden) in Münster,

die Bauräthe: Arndt, bisher in Osnabrück, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Wanne-Bremen) in Münster, Boenisch, bisher in Essen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Altona) in Berlin, Sobeczko, bisher in Berlin, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Nordhausen,

der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Müller, bisher in Uelzen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Harburg,

der Regierungsassessor Krüger, bisher in Nordhausen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Hannover-Rheine) zu Hannover und

der Eisenbahn-Maschineninspektor Wagner, bisher in Lauban, als Vorsteher an die Hauptwerkstätte in Frankfurt a/O.

Gestorben sind: Regierungsrath Kuhlmeyer, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Meisel in Warburg und Kiepenhauer in Erfurt.

Sachsen.

Den Finanzräthen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Emil Heinrich Heydenreich und Christian Friedrich Strick ist der Titel und Rang eines Ober-Finanzrathes und dem Ober-Güterverwalter Karl Theodor Teubner in Dresden der Titel und Rang eines Rechnungsrathes verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Cöthen-Aken. Am 1. Mai d. J. wird die 12,50 km lange normalspurige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Cöthen nach Aken mit der Zwischenhaltestelle Trebbichau dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Der Bahnhof Aken (Endstation) ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgut, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Privatdepeschen, sowie für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen eingerichtet, während die Haltestelle Trebbichau nur die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgut erhält.

Für die neue Bahnstrecke, welche dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Dessau unterstellt und der Bauinspektion I zu Dessau zugetheilt wird, haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, sowie die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 25. April 1890. (946)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Bufleben-Grossenbehringen. Am 1. Mai d. J. wird die 17,2 km lange normalspurige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Bufleben nach Grossenbehringen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die an dieser Strecke belegenen Stationen und zwar die Bahnhöfe Bufleben und Grossenbehringen, sowie die Haltestellen Goldbach, Wangenheim, Eberstädt, Brüheim-Sonneborn und Friedrichswerth werden sämmtlich für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Bahnhöfe Bufleben und Grossenbehringen sind ausserdem für den Privatdepeschenverkehr eingerichtet und zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen zugelassen.

Die neue Bahnstrecke, welche vom Tage der Betriebseröffnung ab dem zur unterzeichneten Verwaltung gehörigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Cassel unterstellt und der Bauinspektion zu Gotha zugetheilt wird, mündet zwischen den Stationen Gotha und Ballstädt in die Linie Gotha-Leinefelde.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, sowie die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Tarife und Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 25. April 1889. (947)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Schleswig Staatsbhf. die Bezeichnung Schleswig-Friedrichsberg führen.

Altona, den 23. April 1890. (948)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die bisher auf den Versand von Steinkohlen beschränkte Station Hostenbach mit dem 1. Mai d. J. für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 26. April 1890. (949)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderung des Stationsnamens Elsnigk in Elsnigk-Anhalt, neue Tarifkilometer für die mit dem Tage der Be-

triebseröffnung in den Verkehr aufzunehmenden Stationen Aken und Trebbichau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Ergänzung des Ausnahmetarifs für Braunkohlen etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 27. April 1890. (950)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Für die Beförderung von Wagenladungsgütern auf der Hafenbahn in Kellinghusen im Durchgangsverkehr nach bezw. von dem dortigen Bahnhofe wird eine Gebühr von 0,02 ℳ für 100 kg zur Erhebung gelangen.

Der Tag der Inbetriebnahme dieser Hafenbahn wird durch Aushang bei der Güterabfertigung zu Kellinghusen bekannt gemacht.

Altona, den 26. April 1890. (951)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Galizischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorbenannten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn einschliesslich der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Lemberg-Czernowitz-Jassybahn). Druckabzüge sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 28. April 1890. (952)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Oberhessischer Güterverkehr. Zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft. Ueber dessen Inhalt ertheilen die Güterexpeditionen Auskunft.

Giessen, den 24. April 1890. (953)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Penzberg. Am 1. Mai d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Penzberg der Bayerischen Staatsbahnen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 24. April 1890. (954)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. Juni 1890 wird der Ausnahmetarif für Kies von der diesseitigen Station Dahmsdorf-Müncheberg nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Kaulsdorf aufgehoben. Ueber die hiermit verbundene Frachterhöhung ertheilt auf Wunsch das hiesige Tarifbüreau nähere Auskunft.

Bromberg, den 22. April 1890. (955)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 3. Ausnahmetarife vom 1. September 1889. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 B für Metalle und Metallwaaren der Stationen Lindau und Friedrichshafen nicht mehr für den Locoverkehr, sondern nur mehr für den Transitverkehr dieser Stationen, so dass die bezüglichen Sätze ab dem gedachten Zeitpunkte nur für solche Metall-Stückgutsendungen Anwendung finden können, welche nachweisbar via Lindau bezw. Friedrichshafen nach und von Vorarlberg, der Schweiz und darüber verfrachtet werden.

München, den 19. April 1890. (956)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin-Mitteldeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarif für den Berlin-Mitteldeutschen Verband der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie der Nachträge und kann von dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 22. April 1890. (957MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Cöthen-Aken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt werden die an derselben belegenen Stationen Aken und Trebbichau in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf Station Trebbichau ist ausgeschlossen.

Vom 1. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif 2 (Eisen und Stahl) auf die Station Posen ausgedehnt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 25. April 1890. (958)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach der Pfalz. Mit Geltung vom 1. Mai l. J. wird die Station Dudweiler in den Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. Juli 1886 für den vorbezeichneten Verkehr mit den für Dudweiler Grube bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 24. April 1890. (959)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Am 1. Mai d. J. wird die Station Nürnberg-Ostbahnhof in den Theil III des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1. Dezember 1885 einbezogen. Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, den 22. April 1890. (960)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 5. Mai d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif 6 c für Schleifholz in Wagenladungen von 10 000 kg für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Berthelsdorf in Kraft.

Dieser Ausnahmetarif gilt bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1890 und nur für Sendungen an Holzschleifereien (Cellulosefabriken).

Näheres über die Höhe der Ausnahmesätze und die Länge bezw. den Durchmesser, welchen das Schleifholz haben darf, wenn die Ausnahmesätze angewendet werden sollen, ist bei unserer Station Berthelsdorf zu erfahren.

Dresden, den 25. April 1890. (961)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag VIII zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Ergänzungen des Stationsverzeichnisses und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, sowie vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Aken und Trebbichau der Neubaustrecke Cöthen-Aken, die vom 1. Juni d. J. ab gültige Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Kies im Verkehre von einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach Berlin Anh.-Dresd. Bhf., ferner die Einbeziehung der Stationen Dahme und Kemlitz der Dahme-Uckroer Eisenbahn in den Ausnahmetarif 14 für bestimmte Düngemittel etc. und eine Berichtigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

In den Vieh- etc. Tarif für den vorbezeichneten Verkehr werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab einbezogen:

a) die Stationen Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wangenheim der Neubaustrecke Bufleben-Grossenbehringen für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren und
b) die Station Aken der Neubaustrecke Cöthen-Aken für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Erfurt, den 25. April 1890. (962)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. kommen für die Staatsbahnverkehre Hannover und Oldenburg-Erfurt die Tarifnachträge 16 bezw. 15 zur Einführung.

Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 25. April 1890. (963)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag 23 zum Gütertarife zur Einführung. In denselben sind aufgenommen Ergänzungen bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife, endlich neue Tarifkilometer für die Stationen der Neubaustrecken Cöthen-Aken und Pratau-Torgau, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, und Berichtigungen von Entfernungen, durch welche theilweise geringe Erhöhungen, gültig vom 15. Juni d. J. ab, eintreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 26. April 1890. (964)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privat-Eisenbahnen. Vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Cöthen-Aken im Direktionsbezirk Erfurt, welche voraussichtlich am 1. Mai d. J. erfolgen wird, werden die Stationen Trebbichau und Aken in den Güterverkehr Elberfeld-Erfurt usw. einbezogen.

Bis auf weiteres werden der Frachtberechnung für die Station Trebbichau die Entfernungen der Station Elsnigk und für die Station Aken die um 5 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Elsnigk zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 24/4. 90. (965)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Französischer bezw. Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch-Französischer Eisenbahn-Verband. Die Tarife bezw. Frachtsätze für den Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch-Französischen Eisenbahn-Verband, deren Aufhebung zum

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. I.)

30. April l. J. in Nr. 24 ex 1890 dieses Blattes verlautbart wurde, bleiben bis 31. Mai 1890 in Kraft.

Wien, am 24. April 1890. (966)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck Theil I. enthaltend Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1889 in Kraft, welcher die bis jetzt eingetretenen und bereits eingeführten Aenderungen, sowie einige weitere Neuerungen enthält.

Exemplare des Nachtrags können durch die Fahrkarten-Ausgabe bezogen werden.

Erfurt, den 27. April 1890. (967)

Königliche Eisenbahndirektion, für sämmtliche Preussische Staatseisenbahnen.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung vom 22. April 1890 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1890 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom 15. Mai 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 1 500 *M.* der D. R.-W. 76 Stück u. z. die Nummern:

von	1 049	bis	1 052	von	5 685	bis	5 688
„	1 621	„	1 624	„	6 073	„	6 076
„	1 937	„	1 940	„	7 125	„	7 128
„	2 029	„	2 032	„	7 445	„	7 448
„	4 037	„	4 040	„	8 689	„	8 692
„	4 241	„	4 244	„	8 937	„	8 940
„	4 389	„	4 392	„	9 113	„	9 116
„	4 497	„	4 500	„	9 661	„	9 664
„	4 901	„	4 904	„	12 049	„	12 052
„	5 429	„	5 432				

b) von den Obligationen lit. B. pr. 300 *M.* der D. R.-W. 160 Stück u. z. die Nummern:

von	14 981	bis	15 000	von	28 761	bis	28 780
„	17 801	„	17 820	„	31 641	„	31 660
„	21 741	„	21 760	„	33 581	„	33 600
„	26 821	„	26 840	„	38 181	„	38 200

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1890 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Kupons und des Talons mit dem auf der Theilschuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1890 angefangen nach dem Wortlaute derselben u. z.

in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung,

in Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in derselben Valuta, oder in Gulden Oe. W. Silber in dem dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer.
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1886:
die Obligationen lit. A. Nr. 4669 4670 4671 und 4672,
die Obligation lit. B. Nr. 22735
Aus dem Verloosungsjahre 1887:
die Obligationen lit. A Nr. 4612 5383 und 10312,
die Obligationen lit. B. Nr 13481 13482 13489 13490 13491 29417 29418 29419 38526 38527 38528 38529 38530 38531 38532 38533 38901 38903 38915.
Aus dem Verloosungsjahre 1888:
die Obligationen lit. B. Nr. 13098 13099 13100 14422 17108 17110 17112 17120 35212 35215 36207.
Aus dem Verloosungsjahre 1889:
die Obligation lit. A. Nr. 10612.
die Obligationen lit. B. Nr. 12407 37483 und 37485.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 24. April 1890. (968)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 22. April 1890 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 19. April l. J. stattgefundenen 32. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 103 Stück Aktien wurden folgende Nummern gezogen:

210 287 348 719 1325 1879 1881 2081 2191 2424 2628 3290 3753 3837 3933 4413 4696 4771 4788 4794 4799 4830 4834 5012 5148 5446 5631 5836 6370 7108 7349 7749 8240 8380 8801 8898 9080 9087 9189 9430 9484 10062 10452 10755 10825 11608 11659 12033 12149 12423 13044 13141 13304 13330 13352 14582 14781 14919 15145 15549 15742 15777 16222 17045 17071 17673 17726 17833 17940 18142 18224 18388 18936 18961 19000 19093 19147 19193 19308 19511 19527 20412 21001 21332 21674 21838 21972 22088 22283 22491 23257 23276 23614 23868 24331 24635 25134 25727 25832 26434 26495 26738 26844.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 33 an und des Talons, vom 1. Juli 1890 angefangen mit Dreihundert Gulden Oe. W. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt und zwar:

aus dem Verloosungsjahre 1889 die Nummern:
5390, 12303 und 19814.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für fehlende Kupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 24. April 1890. (969)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. In der heutigen XXX. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1889 genehmigt;
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse per 552 818,53 fl.:
   a) 300 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Juli-Kupon der im Umlaufe befindlichen 59 263 Aktien mit 10 fl. Oe. W. und der 737 Genussscheine mit 5 fl. ohne Abzug einzulösen,
   b) 170 000 fl. dem Spezialfonds,
   c) 30 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
   d) den Rest per 52 818,53 fl. auf die Rechnung des Jahres 1890 vorzutragen;
3. die vorjährigen Revisoren Herren
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder,
sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer
per acclamationem wiedergewählt und
   Ferdinand Frank
neu gewählt. Endlich
4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren
   Leopold von Lieben,
   Moritz Baron von Schnapper,
   August Baron von Stummer und
   Carl Ritter von Weiss
wiedergewählt.

Wien, am 28. April 1890. (970)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

7. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung eines Gepäckwagens mit Postabtheilung für Nebenbahnen ist zu vergeben. Bedingungen und Zeichnungen können durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* bezogen werden. Angebote sind bis zum 2. Mai d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 25. Ap[illegible] (971)

Grossherzogliche Dire[illegible]

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eisenbahn-Ingenieur, 30er, academisch gebildet, seit Jahren technisch verantwortlicher Leiter eines grossen Secundärbahn-Unternehmens, tüchtige Praxis im Locomotiv- und Wagenbau, sowie in

Anlage u. Betrieb von Strassen-u. Secundär-Bahnen

wünscht s. z. verändern. Vorzügliche Zeugnisse u. Empfehlungen. Gefl. Offerten unter B. J. 92. a. d. Exp. d. Z.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 35. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs,

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Bauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Berlin, den 3. Mai 1890.

Inhalt:

Die Eisenlager und die Eisenindustrie Lothringens und deren Beziehungen zu den benachbarten Industriegebieten.

(Schluss aus Nr. 34.)

Obwohl z. Z. noch die Saarwerke die Hauptabnehmer des in Lothringen nicht selbst verhütteten Rohmaterials sind, kann doch nicht unbemerkt bleiben, dass sich inzwischen auch die Rheinisch-Westfälische Hochofenindustrie, so weit sie zur Herstellung von Roheisen für das Thomasverfahren übergegangen ist, mehr und mehr auf den Bezug der Lothringischen und Luxemburgischen Minette angewiesen sieht, da diese den besten Ersatz für die daselbst ausgehenden, seither verhütteten Rasenerze aus den nördlichen Gebieten Deutschlands bildet. Für einige Zeit mochten wohl die früher werthlosen Puddelschlacken, die sich in grossen Mengen auf den Halden der Walzwerke vorfanden, als phosphorhaltige Zuschläge für Thomasroheisen ausreichen, indessen zeigt sich auch an diesem Material schon allerwärts ein bedenklicher Mangel. In demselben Maasse, wie dieser in langen Jahren aufgespeicherte Vorrath schwindet, was durch die laufende, erklärlicher Weise unzureichende Erzeugung nicht verhindert werden kann, muss sich der Minettebezug aus Lothringen und Luxemburg vermehren.

Die Rheinisch-Westfälischen Hütten beziehen deshalb schon seit Jahren erhebliche Massen Erze aus Luxemburg, von wo die Fracht sich billiger stellt und namentlich im laufenden Jahre auch aus Lothringen, welch letzterer Verkehr sich übrigens nach den vorhandenen Anzeigen bedeutend zu entwickeln verspricht. Diese Erze werden theils mit der Eisenbahn direkt bis in die Hüttenwerke verfrachtet, theils auch zur Erzielung eines Frachtgewinnes im Umschlagsverkehre nach Oberlahnstein befördert, wo Umladung in Rheinschiffe stattfindet.

Im Jahre 1888 betrug der Erzverkehr

Luxemburg-Ruhr	130 000 t
Lothringen- „	12 000 „
Luxemburg-Oberlahnstein . .	109 000 „
Lothringen- „ . .	3 000 „

Inzwischen ist der Erzversand von Lothringen nach der Ruhr, wie schon angedeutet wurde, erheblich gestiegen.

In Erwägung des Umstandes, dass zur Herstellung 1 t Roheisen 3 t Eisenerz und 1 t Koks erforderlich ist, muss mit der Thatsache gerechnet werden, dass die im Rheinisch-Westfälischen Kohlenrevier belegenen Eisenwerke die Fracht für 3 t zu zahlen haben, während die Lothringer Eisenhütten, welche im Erzrevier liegen, mit der Fracht für 1 t Koks, und da der Hauptabsatz an Roheisen nach Rheinland und Westfalen geht, mit der weiteren Fracht für 1 t Roheisen, also mit der Fracht für 2 t belastet sind. Die nähere Lage des Saarkohlenbeckens kann hierbei ausser Betracht gelassen werden, weil der Saarkoks theurer und wegen der weniger reinen und weniger guten Kohle von geringerem Werth ist als der Ruhrkoks.

Der Frachtunterschied zu Ungunsten der Rheinisch-Westfälischen Eisenindustrie beläuft sich demnach nach den derzeitigen Frachtsätzen für 1 t Roheisen auf 8—8,50 ℳ, ohne dass hiermit gesagt werden soll, dass die Lothringer Industrie bei den Erstehungskosten für Roheisen nun gerade mit diesem Frachtbetrage im Vorsprung ist. Bei Ermittelung dieser Kosten fallen neben der Frachthöhe noch so vielerlei andere Punkte, wie Arbeiter- und Besitzverhältnisse, Anlage der Hochöfen, geographische Lage zu anderen Industriegebieten und sonstige oft rein örtlicher Natur ins Gewicht, dass es schwierig ist, ein wirklich richtiges zu einem Vergleich geeignetes Bild darüber zu gewinnen, wie sich dies ja auch bei den jahrelangen zur Erreichung eines Ausnahmetarifs geführten Verhandlungen gezeigt hat.

Man wird indessen nicht fehlgehen, anzunehmen, dass ein beträchtlicher Theil des Frachtnachtheils durch andere der Ruhrindustrie zur Seite stehende Vortheile, wobei auch der billigere Bezug der werthvolleren Spanischen Erze auf dem Wasserwege und der nahe liegenden Sieger- und Lahnerze Er-

währung geschehen soll, wieder ausgeglichen wird. Immerhin bleibt ein nachweisbarer Vorsprung für Lothringen bestehen, der nicht wohl durch einseitige Frachtvergünstigungen, die übrigens schon erheblich sein müssten, beseitigt werden kann.

Die Rheinisch-Westfälische Eisenindustrie ist deshalb mit allen Kräften für das Projekt einer Moselkanalisation eingetreten und hofft durch billigere Wasserfrachten einen Ausgleich zu finden; ob mit Recht, darüber gehen die Ansichten der Sachverständigen noch ziemlich weit auseinander. Die Moselkanalisation und die damit zusammenhängend geplante Kanalisation der Saar und Lahn wird nach den vorläufigen Entwürfen einen Kostenaufwand von 50 Millionen Mark erfordern, wozu dann noch jährliche Unterhaltungskosten in nicht unbeträchtlicher Höhe kommen, und wird, abgesehen vom Lothringer Bergbau, vorzugsweise der Rheinisch-Westfälischen Eisenindustrie zu Nutze kommen, denn die für die Lothringer Eisenindustrie zu gewinnenden Vortheile bleiben mindestens zweifelhaft.

Die Gegner des Kanalprojektes machen geltend, dass Koks ein öfteres Umladen nicht verträgt, welches nothwendig wäre, da weder die Kokereien, noch die Lothringer Eisenhütten direkt am Wasser liegen, auch soll die Aufspeicherung grosser Koksvorräthe für die Zeit, wo die Flüsse nicht schiffbar sind, kaum ausführbar sein. Diese Einwände werden von den Lothringer Hütten, welche Freunde des Kanalprojekts sind, als nicht stichhaltig zurückgewiesen, denn, sagen sie, im Falle der Moselkanalisation bauen wir nach unsern im Moselthale gelegenen Hüttenanlagen Stichkanäle, welche eine nochmalige Umladung unnöthig machen, und zur Anhäufung sehr grosser Koksvorräthe sind wir seit dem letzten Bergarbeiterstrike schon so wie so gezwungen, um nicht wieder von dem guten oder bösen Willen der Bergarbeiter abzuhängen.

Die Lothringer Eisenhütten sind an der Kanalisation insofern interessirt, als sie davon einen grösseren Vortheil erwarten, als von einer allgemeinen Eisenbahn-Frachtreduktion, welche im gleichen Verhältnisse der mit kürzeren Entfernungen bezw. billigeren Frachten arbeitenden Luxemburger Konkurrenz zu statten kommen müsste.

Die Befürchtung aber, dass im Falle der Moselkanalisation die Rheinisch-Westfälische Industrie, welche jetzt Hauptabnehmerin des Lothringischen Roheisens ist, sich durch Selbsterzeugung des Roheisens in dieser Richtung von Lothringen unabhängig machen könnte, und dass dann zugleich die Lothringer Industrie eines guten Theils ihres Absatzgebietes beraubt ist, glauben dieselben damit unterdrücken zu können, dass sie als Haupteigenthümer der Erzgruben in der Lage sind, eine ausgleichende Steigerung der Erzpreise eintreten zu lassen.

Die projektirte Moselkanalisation hat dem bestehenden Interessenstreit der Eisenhütten und Bergwerksbetriebe in Lothringen, Luxemburg, an der Saar, im Aachener Gebiet, an der Ruhr, Sieg und Lahn neue Nahrung zugeführt. Wie die vorhergegangenen Berathungen, so hatte auch der im Februar d. J. abgehaltene Mosellandtag in Coblenz kein positives Ergebniss. Alle Vertreter von Eisenhütten und Bergwerken liessen sich von Sonderinteressen leiten, so dass Ansicht gegen Ansicht bestehen blieb. Den grössten Widerspruch findet das Projekt seitens der vom Wasserwege abgelegenen Eisenwerke im Aachener Gebiete, welche Lothringer und Luxemburger Roheisen verarbeiten (1888 = 53749 bezw. 201487 t), seitens der Bergwerke an der Lahn und Sieg, von Luxemburg und im Gegensatze zu anderen Saarindustriellen seitens des Besitzers der Neunkirchener Eisenwerke.

Bei dieser Sachlage ist es wohl möglich, dass die Frage, je länger sie offen bleibt, um so mehr an Boden verliert, denn schon beginnen sich die Anzeichen dafür zu mehren, dass die Zeit vielleicht nicht mehr fern ist, wo, durch die Verhältnisse gezwungen, der Schwerpunkt der Westdeutschen Hochofenindustrie nach Lothringen zu verlegen ist, wobei allerdings der ausserordentliche Werth, welchen die bereits bestehenden Anlagen darstellen, sehr ins Gewicht fallen müsste. Löst die Praxis die Frage in dieser trotzdem nicht völlig unwahrscheinlichen Weise, dann wären die Gründe für die Moselkanalisation kaum mehr aufrecht zu erhalten, weil eben der berechnete grosse Erzverkehr, welcher allein die Millionenausgabe rechtfertigen und zugleich die billigen Wasserfrachten sichern könnte, ausbleiben würde.

Es wäre dann weit zweckmässiger, um Frachtvergünstigungen zu ermöglichen, die Staatsgelder zum Bau von Wagen mit grösserer Tragfähigkeit, zur Verstärkung des Oberbaues und zu sonstigen Betriebserleichterungen anzulegen. Man braucht vom Standpunkte des Eisenbahnbeamten nicht unbedingt Gegner jeder Wasserstrasse zu sein, lehrt doch im Gegentheil die Erfahrung, dass jede Vermehrung der Absatzwege dem Eisenbahnverkehr trotz Wettbewerbes neue Quellen erschliesst.

Bei so grossen Schwierigkeiten und Kosten aber, wie sie mit der Schiffbarmachung dieser gegen den Schienenweg fast doppelt so langen Wasserstrasse verbunden sein würden und bei der Folgenschwere für ganze Landestheile ist die sorgsame Erwägung der dagegen sprechenden Bedenken wohl begründet. Im spezifisch Lothringischen Interesse muss das Ziel der Wünsche darin erblickt werden, dass die hier geborgenen Schätze zum Nutzen des Landes wenigstens grösstentheils auch hier verhüttet werden, mögen dann die anderen im Kohlenbecken gelegenen Eisenindustriebezirke ihre Entschädigung darin finden, dass sie das Lothringer Roheisen in verstärkten Betrieben weiter verarbeiten.

In Lothringen sind zur Zeit 22 Hochöfen im Betriebe und zwar:

- 2 in Maizières b/Metz (Lamarche & Co.),
- 1 in Rombach (Rombacher Hütte),
- 5 in Grossmoyeuvre } (Enkel von Fr. de Wendel & Co.),
- 7 in Hayingen }
- 2 in Oettingen (Hochofen-Gesellschaft Oettingen-Rümelingen),
- 3 in Deutsch-Oth (Stahlwerk Angleur in Deutsch-Oth) und
- 2 in Redingen (Redinger Hütte, Besitzer Dillinger Hütte).

Im Bau begriffen ist der zweite Hochofen in Rombach, der im Juni angeblasen werden soll, projektirt sind Hochofenanlagen der Gebr. Stumm und der Gebr. Röchling, Besitzer der Eisenwerke von Neunkirchen bezw. Völklingen im Saargebiet, welche in der Gegend von Ueckingen bezw. Diedenhofen grosse Ländereien angekauft haben, um einen Theil ihrer Produktion nach Lothringen zu verlegen; auch die Firma Krupp in Essen, wie erwähnt Besitzer des Bergwerks Langenberg, wird nach Befinden eine Hochofenanlage bei Volmeringen errichten. Ferner ist zu erwarten, dass die bestehenden Hüttenwerke Erweiterungen erfahren, was von Rombach und Maizières bestimmt vermuthet wird, endlich sind noch 2 erloschene Hochöfen in Ars a/M. (Lothringer Eisenwerke) zu erwähnen, deren Wiederbetrieb jedoch wegen ihrer Lage und bei günstigsten Verhältnissen des Eisenmarktes in Betracht kommen kann.

Die weitaus bedeutendsten Eisenwerke Lothringens sind diejenigen der Enkel von Fr. de Wendel & Co. in Hayingen, Grossmoyeuvre und Stieringen-Wendel. Diese seit Jahrhunderten im gleichen Familienbesitz befindlichen Anlagen gehören zu den grössten dieser Art in Deutschland. In 12 Hochöfen zu Grossmoyeuvre und Hayingen wird das aus eigenen Erzbergwerken gewonnene Eisenerz zu Roheisen erblasen, welches wiederum an den gleichen Orten sowie zu Stieringen-Wendel weiter verarbeitet wird. Die Firma hat 52 Puddelöfen, 46 Schweissöfen und 31 Walzenstrassen, ausserdem 6 Konverter für Thomasstahl im Betriebe. Haupt-Fabrikationsartikel sind Schienen, Schwellen, Façoneisen, Bleche, Draht und Stifte. Denselben Besitzern gehört, wenn auch unter abweichender Firma, das erst nach dem Kriege jenseits der Grenze in Iveuf bei Moyeuvre errichtete Eisenwerk mit 4 Hochöfen, 4 Schweissöfen, 2 Walzenstrassen und 6 Konvertern. Die Firma besitzt eine eigene Bahnverbindung zwischen Grossmoyeuvre und Hayingen, welche nur den eigenen Verkehr der Firma vermittelt. Von Grossmoyeuvre führt eine 11 km lange normalspurige Eisenbahn nach Hagendingen, welche ihre Fortsetzung bis Diedenhofen (alter Bahnhof) durch ein auf dem Bahnkörper der Reichsbahn liegendes (drittes) Geleis findet. Von Ebingen, einige Kilometer vor Diedenhofen, zweigt eine 7,5 km lange Privatbahn nach Hayingen ab. Der Betrieb auf diesen sämmtlichen Linien findet durch die Eigenthümer mit eigenen Lokomotiven statt. Dieselben verfügen auch über einen eigenen Wagenpark, wovon 365 offene Wagen auf die Reichsbahn und weiter nach den Normen des Wagenregulativs übergehen dürfen. Die Kohlen werden von der der Firma grossentheils eigenthümlichen Kohlengrube Klein-Rosseln, welche mit eigenen Anschlussbahnen nach Kochern und Stieringen-Wendel versehen ist, geliefert. Endlich besitzt die Firma eigene Koksanlagen an der Saar und in Belgien, wiewohl der grösste Theil des benöthigten Koks von der Ruhr bezogen wird.

Die Eisenbergwerke und Eisenhütten Lothringens, welche z. Z. insgesammt 12000 Arbeiter beschäftigen, haben ihre Förderung bezw. Darstellung seit Jahren ständig vergrössert, wie aus folgenden, der amtlichen Montanstatistik für 1872, 1880, 1885—89 entnommenen Zahlen ersichtlich ist. Erfreulicher Weise hat sich auch der Werth der Förderung bezw. Darstellung in den letzten Jahren gleichmässig gehoben.

Die mittlere Anzahl der beschäftigten Arbeiter betrug:

	1872	1880	1885	1886	1887	1888	1889
im Eisenerzbergbau	1357	1573	2815	2736	2976	3324	3439
in den Eisenhütten	7561	7863	8181	7713	7690	9906	8066

Die Menge der Förderung bezw. Herstellung betrug in Tonnen:

	1872	1880	1885	1886	1887	1888	1889
Eisenerz	677659	995954	2152570	2101896	2471197	2805263	2959254
R. heisen	214032	287734	429627	428812	516090	543098	563478
Gusswaaren	15678	16314	11923	11570	11077	12351	12822
Schweisseisen . .	141266	161395	147429	134640	165133	155797	152827
Flusseisen . .	3001	379	48195	79392	106664	106890	111127

Der Werth der Förderung bezw. Darstellung betrug in Mark:

Eisenerz	1851978	2077218	4493541	4224831	5108769	5998303	6548099
Roheisen	21545459	11888036	13990978	12476754	16450455	19999257	21769280
Gusswaaren	3290801	2175584	1570698	1490072	1521158	1797917	1960713
Schweisseisen . .	35137829	21474948	15346393	13127775	16029508	16446503	18111699
Flusseisen . .	1230411	163850	5498209	7486029	9909183	10738238	12035812

Aus diesen Zahlen lässt sich schon erkennen, welchen wichtigen Faktor die Lothringer Eisenindustrie für den Verkehr der Reichs-Eisenbahnen bildet. Noch anschaulicher geht dies jedoch aus dem beigefügten Auszug aus der Deutschen Eisenbahnstatistik*) hervor, welcher Richtung und Menge des Versands nachweist und auch dessen Bedeutung für die übrigen Bahnen in Erscheinung treten lässt.

G. Fischer.

*) Der Eisenbahnversand von Lothringen betrug nach der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1888:

	innerhalb Lothringen	nach dem übrigen Deutschland	nach dem Ausland*	Insgesammt	* Hiervon nach Frankreich	der Schweiz	Italien	Belgien	Luxemburg
	t	t	t	t	t	t	t	t	t
Eisenerz	52 130	647 870	14 066	714 066	5 780	—	—	201	8 070
Roheisen	105 168	244 950	23 767	373 885	6 422	3 627	408	13 248	62
Eisen und Stahl	10 210	72 043	54 240	136 493	—	8 788	7 588	35 928	1 570
Eisenbahnschienen . . .	6 854	9 673	8 630	25 157	—	5 841	—	1 230	1 553
Eisenbahnschwellen, eis. .	2 809	6 821	1 902	11 532	—	1 138	—	—	764
andere Stahl- und Eisenwaaren	2 561	3 623	10 978	17 162	3 449	373	62	6 856	238

Die unter Belgien aufgeführten Sendungen enthalten vorzugsweise die Ausfuhr nach überseeischen Ländern über Antwerpen.

Der Eisenerz- und Roheisenversand a) von Lothringen, b) von Luxemburg nach Deutschland vertheilte sich im Jahre 1888 nach den einzelnen Verkehrsbezirken wie folgt:

	Insgesammt t	Davon nach dem Verkehrsbezirk Nr. 21	Nr. 22	Nr. 23	Nr. 24	Nr. 25	Nr. 26	Nr. 27	Nr. 28	Nr. 29	Nr. 30	Nr. 31	verschiedene
a) von Lothringen:													
Eisenerz	699 000	2 790	8 620	2 570	2 980	5 860	6 640	618 280	—	52 130	—	—	130
Roheisen	350 118	15 186	43 066	20 960	4 411	7 722	53 749	61 615	10 580	105 168	3 823	14 819	11 316
b) von Luxemburg:													
Eisenerz	379 856	109 155	55 480	75 570	550	1 440	8 390	106 111	—	23 060	—	100	—
Roheisen	468 641	36 443	45 598	34 364	9 715	28 171	201 487	18 317	32 451	2 769	2 844	24 273	32 209

Anmerkung. Die Verkehrsgebiete sind folgende:

Nr. 21. Provinz Hessen-Nassau, Kreis Wetzlar, Provinz Oberhessen.
„ 22. Das Ruhrrevier soweit dasselbe zu Westfalen gehört.
„ 23. Das Ruhrrevier soweit dasselbe zur Rheinprovinz gehört.
„ 24. Provinz Westfalen (ausschl. 22), Lippe-Detmold und Waldeck.
Nr. 25. Rheinprovinz rechts des Rheines (ausschl. 23).
„ 26. „ links „ „ (ausschl. 27).
„ 27. Saarrevier von Trier-Neunkirchen.
„ 28. Rheinhafenstationen Duisburg, Hochfeld, Ruhrort.
„ 29. Lothringen.
„ 30. Elsass.
„ 31. Die Bayerische Pfalz.

Zur Entwickelung der Gütertarife der Preussischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt.*)

Der Gütertarif der Preussischen Staatsbahnen zerfällt in zwei Theile: 1. Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, 2. Tarifsätze. Die letzteren sind entweder normale (regelmässige) oder Ausnahmetarife.

Die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation sind seit dem Jahre 1877 übereinstimmend für alle Deutschen Staats- und Privatbahnen. Ihre Grundlagen sind seiner Zeit durch den Bundesrath gutgeheissen; behufs ihrer Aufrechterhaltung und Fortbildung besteht die ständige Tarifkommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten und die Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen.

Die im Jahre 1877 für die damaligen Preussischen Staatsbahnen nicht überall in gleicher Höhe festgestellten Normaltarifsätze wurden im Jahre 1880 — nach der ersten grossen Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch den Erwerb mehrerer Privatbahnen — einheitlich dahin festgesetzt:

1. Strecken-Einheitssätze für 1 tkm in Pfennigen:

für Stückgut, Klasse A 1,	B,	A 2,	I,	II,	III	
11	6,7	6	5	4,5	3,5	2,6 bis 100 km; 2,2 über 100 „

2. Expeditionsgebühren: in der Stückgutklasse und Klasse A 1 20 ₰, in den übrigen Klassen 12 ₰ für 100 kg mit stufenweiser Ermässigung für kürzere Strecken bis 100 km (in Klasse B bis 40 km).**)

*) Aus dem „Archiv“ für Eisenbahnwesen“, Jahrg. 1890, Heft 2 (März und April).

**) Bezüglich der Expeditionsgebühren blieb eine Abweichung insoweit bestehen, als in den östlichen Bezirken — mit Rücksicht auf die älteren Tarife derselben — für kürzere Strecken (bis zu 50 km) in den unteren Tarifklassen (den Klassen A 2 und I, II, III) die Abfertigungsgebühr, welche in jenen Klassen für Strecken von 1 bis 100 km auf 9 ₰ herab-

In diesem Rahmen des Gütertarifs blieb der Staatseisenbahn-Verwaltung genügender Spielraum für eine Fortentwickelung der Tarife nach Maassgabe der wachsenden Bedürfnisse von Handel und Gewerbe, Land- und Forstwirthschaft, deren Vertreter zunächst in den von dem Minister der öffentlichen Arbeiten berufenen sogen. freien wirthschaftlichen Konferenzen, seit dem Gesetze vom 1. Juni 1882 in den Bezirks-Eisenbahnräthen und dem Landes-Eisenbahnrath der Verwaltung berathend zur Seite standen. Einige der wesentlicheren der in den Gütertarifen eingetretenen Aenderungen sind nachfolgend zusammengestellt. Sie konnten durchgeführt werden unter Aufrechterhaltung der obersten Grundsätze für jeden Gütertarif: der Stetigkeit, Uebersichtlichkeit und unumschränkten Oeffentlichkeit aller Frachtsätze.

I. Tarifvorschriften und Güterklassifikation.

Das einheitliche Gütertarifschema hat im Laufe der Jahre und bis in die neueste Zeit zahlreiche Aenderungen erfahren. Viele Frachtartikel wurden in niedrigere Tarifklassen eingereiht und manche Verbesserungen in den allgemeinen Tarifvorschriften durchgeführt. Zu den letzteren zählen u. a. die Preussischerseits beantragte Herabsetzung der Fracht für halbe Wagenladungen der Güter des Spezialtarifs III von den Sätzen der Klasse A 2 (5 ₰ für das Tonnenkilometer) auf die Sätze des Spezialtarifs II (3,5 ₰ oder 30 % Ermässigung), die unbedingte Verpflichtung der Bahnen zur bedeckten Beförderung der deckungsbedürftigen Güter ohne Frachtzuschlag, eine den Verkehrsinteressenten günstige Regelung der Haftpflicht bei bahnseitiger Verladung von Wagenladungen, wiederholte günstige Aenderungen der Verzeichnisse der sperrigen und der deckungsbedürftigen Güter, allgemeine Erleichterungen für die Beförderung von Fischen, frischem Fleisch, Langholz und Langeisen, von Flüssigkeiten in Kesselwagen u. a. m. Was die Güterklassifikation angeht, so lässt ein Vergleich zwischen der heutigen und der früheren Klassifikation die vielfachen Verschiebungen erkennen, welche in der Gruppirung der Güter zum Vortheil des allgemeinen Verkehrs vorgenommen wurden. Nicht wenige Artikel wurden aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I (mit einer Ermässigung des normalen Streckensatzes von 25 %) und in den Spezialtarif II (mit 42 % Ermässigung), einige selbst in den Spezialtarif III (mit 57 bis 63 % Ermässigung) aufgenommen, andere wieder aus dem Spezialtarif I nach II (mit 22 % Ermässigung) und nach III (mit 42 bis 51 % Ermässigung), sowie aus II nach III (mit 26 bis 37 % Ermässigung) versetzt. Zugleich führte die wiederholte Revision und Ergänzung besonders wichtiger, eine grössere Zahl gleichartiger Artikel umfassender Tarifpositionen, wie Holz und Holzwaaren, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Steine und Steinwaaren, Düngemittel u. a. m. zu erheblichen Frachterleichterungen. So zu Gunsten der Eisenindustrie die wiederholte Versetzung wichtiger Fabrikate und Halbfabrikate in niedrigere Klassen, namentlich die Aufnahme von Maschinen in den Spezialtarif I, die Ausdehnung des Spezialtarifs II auf verzinkte und verzinnte Halbfabrikate (Weissblech), auf Weichen, Herzstücke, rohe Achsen und Bandagen und andere Bestandtheile von Lokomotiven und Wagen, auf Eisen- und Stahldraht, auf Brücken und andere Konstruktionstheile usw.; im Interesse der Landwirthschaft die Aufnahme von Sämereien aller Art aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I, desgl. von verschiedenen Feld- und Gartenfrüchten und Futtermitteln in den Spezialtarif II, die Versetzung von Kleie und feuchter Kartoffelstärke aus dem Spezialtarif I nach II, die Versetzung von Rüben in den Spezialtarif III, die wiederholte Erweiterung des Verzeichnisses der Düngemittel des Spezialtarifs III, auch die Versetzung von gebranntem Kalk und von Knochen aus dem Spezialtarif II nach III u. a. m.; im Interesse der Forstwirthschaft die wiederholte Durchsicht, Ergänzung und Verbesserung der Klassifikation von Holz und Holzwaaren; im Interesse anderer gewerblicher Zweige die Versetzung von Hanf und von Jute aus dem Spezialtarif I nach II, von Cement aus II nach III, von Papier zum Export aus der allgemeinen Wagenladungsklasse nach I, von Steinhauerarbeiten vorgeschrittener Art aus der allgemeinen Wagenladungsklasse nach II, von rohen bearbeiteten Steinen aus II nach III, von Salzsäure aus I nach II, kaustischer Soda aus der allgemeinen Wagenladungsklasse nach I, die wiederholte Durchsicht und Ermässigung der Tarife für Erzeugnisse der Mineralölindustrie usw. Hieraus ergibt sich, wie die jetzige Güterklassifikation von derjenigen des Jahres 1877 wesentlich verschieden ist, und dass, wenn auch die Einheitssätze der regelmässigen Frachtklassen wirklich — was jedoch thatsächlich nicht der Fall — unverändert geblieben wären, schon durch die Deklassifikation und Ergänzung vieler wichtiger Tarifpositionen von Jahr zu Jahr nicht unwesentliche Ermässigungen des allgemeinen Tarifs herbeigeführt wurden. Man erkennt zugleich, wie — in steter Fühlung mit den Anforderungen des allgemeinen Verkehrs und in regelmässigen Berathungen mit sachkundigen Männern aus dem praktischen Leben — von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen an der Fortbildung des einheitlichen Gütertarifs unausgesetzt gearbeitet worden ist.

gesetzt war, bis auf 6 ₰ für 100 kg ermässigt wurde. Die Beseitigung dieser Verschiedenheit ist vorbereitet. Andere Abweichungen in den Streckensätzen der regelmässigen Tarifklassen, welche bei der Umrechnung noch aufrecht erhalten wurden, wie dies namentlich im Nahverkehr (bis 150 km) der früheren Hannoverschen Staatsbahn für die unteren Tarifklassen geschehen war, sind inzwischen beseitigt. Nur auf der Strecke Bremen - Bremerhafen sind aus besonderen örtlichen Gründen noch abweichende, aus älterer Zeit herrührende Sätze in Geltung geblieben.

II. Die regelmässigen Tarifsätze.
(Normaltransportgebühren.)

Bei der Einführung des einheitlichen Deutschen Gütertarifschemas waren zwar schon für den grössten Theil der damaligen Staatsbahnen übereinstimmende Einheitssätze für die einzelnen Klassen festgesetzt; sie wurden jedoch mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Tarife der einzelnen Bahngebiete nur mit zahlreichen Abweichungen zur Einführung gebracht, sodass eine grosse Mannigfaltigkeit auch in den regelmässigen Klassen bestehen geblieben war. Dies wurde vom Jahre 1880 ab grundsätzlich beseitigt.

In dem durch den Erwerb grosser Privatbahnen der westlichen und mittleren Provinzen im Winter 1879/80 fester zusammengeschlossenen und wesentlich erweiterten Staatsbahnnetz wurden nunmehr die regelmässigen Tarife nach gleichen Einheitssätzen umgerechnet, eine allgemeine Frachttabelle für das ganze Staatsbahngebiet aufgestellt, die Tarifhefte für den Lokal- und Wechselverkehr der einzelnen Bezirke übersichtlich in übereinstimmender Form angeordnet und die direkte Abfertigung zwischen allen Stationen des ganzen Netzes ins Werk gesetzt.

Bei der Feststellung der neuen Einheitssätze war besonders darauf Bedacht genommen:

1. durch eine Ermässigung der Expeditionsgebühren auf kurzen Entfernungen den Nahverkehr, welcher von der Tarifreform von 1877 ungünstig beeinflusst war, zu erleichtern;
2. für die Massengüter des Spezialtarifs III auf grösseren Entfernungen (über 100 km) — der Absicht der Reichsverfassung (Art. 45) entsprechend — allgemein den Silberpfennigsatz für die Centnermeile (2,2 ₰ für 1 tkm) zu gewähren;
3. die Fracht für Güter der Spezialtarife bei Aufgabe in kleineren Wagenladungen (von 5 000 kg ab) zu ermässigen.

Wie schon mit der Einführung des einheitlichen Tarifsystems im Jahre 1877 im grossen und ganzen eine Ermässigung der früheren Gütertarife der Staatsbahnen verbunden war, so hat auch die gleichmässige Tarifregelung des Jahres 1880 — ungeachtet mancher bei einem allgemeinen Ausgleich nicht zu vermeidender Erhöhungen — im ganzen eine weitere Verbilligung der normalen Frachtsätze für den grössten Theil des Staatseisenbahnnetzes mit sich gebracht.

In gleicher Weise wurde nach den weiteren Verstaatlichungen in den folgenden Jahren alsbald mit der Uebertragung der fast ohne Ausnahme billigeren Staatsbahntaxen auf die neu erworbenen Bahnen vorgegangen und die Tarife der letzteren in das einheitliche System der Staatseisenbahntarife eingefügt. Auch diese Maassregeln waren mit Frachtermässigungen verknüpft.

Nicht geringere, wenn nicht in ihrem Geldbetrage noch weitergehende Erleichterungen, als sie durch die einheitliche Berechnung der Staatsbahntaxen gewährt wurden, ergaben sich aus der allgemeinen Ausdehnung der direkten Frachtberechnung innerhalb des gesammten Staatsbahngebietes*)

*) In besonders bemerkenswerthem Grade kam diese Maassregel den Anwohnern der früheren Schlesischen Privatbahnen zu gute, zwischen welchen letzteren direkte Tarife nur in sehr geringem Umfange bestanden. So wurde in einer Konferenz vom November 1882 festgestellt, dass im direkten Verkehr der Rechte Oderuferbahn mit den anschliessenden Privatbahnen zumeist die volle Expeditionsgebühr von beiden betheiligten Bahnen, im Verkehr mit Wilhelmsbrück über Kempen sogar von drei betheiligten Bahnen erhoben wurde. Nach der Verstaatlichung betrug die Ermässigung der Kohlenfracht bei Durchrechnung der Staatsbahntaxen von den Gruben an der Rechten Oderuferbahn nach einzelnen Stationen der Oels-Gnesener Bahn bis 30 % (z. B. Beuthen-Militsch 56 gegen früher 80 ₰ für 100 kg), nach der Posen-Kreuzburger Bahn sogar bis gegen 40 % (z. B. Beuthen-Antonin 49 gegen früher 81 ₰ für 100 kg).

und aus der allmählichen Beseitigung aller besonderen Auflagen und Zuschläge, welche den Verkehr von Bahn zu Bahn oder auch über besonders betriebschwierige Strecken vertheuerten. Von den Zuschlägen letzterer Art haben die Frachtzuschläge der früheren Privatbahnen für einzelne grössere Brücken am Rhein und der Elbe und die Entfernungszuschläge für die kostspieligen Verbindungsbahnen zu Berlin, Hamburg und Leipzig erst in neuerer Zeit ihre Beseitigung gefunden.*)

III. Die Ausnahmetarife.

Ausnahmetarife für einzelne Frachtgegenstände sind zur Schonung bestehender Verhältnisse von wirthschaftlicher Bedeutung aus älteren Tarifen übernommen oder da neu eingeführt worden, wo wichtige wirthschaftliche Interessen des Reiches, des Landes oder einzelner Landestheile eine Ausnahme von der regelmässigen Tarifbildung erforderlich machten.

Dies ist insbesondere geschehen:

1. zur Förderung der gewerblichen oder landwirthschaftlichen Produktion durch erleichterte Zufuhr nothwendiger Roh- oder Hilfsstoffe;
2. zur Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirken des Inlandes, sowie — in besonders bemerkenswerthem Grade — zur Erleichterung der Ausfuhr Deutscher Erzeugnisse in das Ausland.

Wenn auch bei der allgemeinen Umrechnung der regelmässigen Staatsbahntarife ältere Ausnahmetarife schon deshalb, weil sie durch die neuen ermässigten Taxen ersetzt oder noch unterboten wurden, in nicht geringer Zahl beseitigt werden konnten, und das Verhältniss der Ausnahmetarife zu den regelmässigen Tarifen hinsichtlich der Beförderungsmenge sich gebessert hat, so ist doch die Zahl der noch bestehenden Ausnahmetarife und die Menge der zu den letzteren abgefertigten Güter nicht gering. Die Statistik weist im Jahre 1888/89 noch nahezu 50 % der gefahrenen Tonnenkilometer und fast 39 % der Einnahmen aus der Beförderung zu Ausnahmetarifen nach — gegen 64,2 % (der Tonnenkilometer) und 50,6 % (der Einnahme) im Jahre 1879/80 (1879).**)

Dies erklärt sich zumeist daraus, dass die wesentlichsten, aus älterer Zeit übernommenen Ungleichheiten sich auf den Verkehr geringwerthiger Massengüter, Steinkohlen und Koks, Braunkohlen, Steine, Erden und dergl., erstrecken, bei denen die Höhe des Frachtsatzes gegenüber dem Gebrauchswerth am erheblichsten in das Gewicht fällt und bei welchen daher bei der Sichtung der älteren Tarife besondere Sorgfalt und schonende Rücksicht auf die bestehenden wirthschaftlichen Verhältnisse geboten war. Auch in Zukunft wird auf diesem Gebiete nur allmählich und vorsichtig weiter zu schreiten sein. Im übrigen kann es bei näherer Prüfung der Ordnung des Ausnahmetarifwesens auf den Preussischen Staatsbahnen nicht entgehen, wie das Bestreben der Verwaltung darauf gerichtet ist, unberechtigte Ungleichheiten und Sonderbegünstigungen aus älterer Zeit durch einen billigen, der Regel nach im grossen und ganzen mit Frachtermässigungen verbundenen Ausgleich nach Möglichkeit zu beseitigen***), neue Ausnahmetarife aber nur beim Vorhandensein eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses einzuführen und soweit nicht eigenartige wirthschaftliche Verhältnisse eine besondere Behandlung einzelner Bezirke oder Handelsplätze nöthig machen, den gleichartigen Interessen der verschiedenen Bezirke möglichst gleichmässig zuzuwenden. Man wird bei Durchsicht der Ausnahmetarife erkennen, dass vielen, wenn nicht den meisten neueren Ausnahmetarifen allgemeine Geltung beiwohnt, sei es für den ganzen Staatsbahnbereich oder doch für grössere gleichartige Bezirke oder auch für den gleichartigen Verkehr der nämlichen Industriezweige in verschiedenen Landestheilen. Zu solchen Ausnahmetarifen von allgemeiner Geltung gehören insbesondere der allgemeine Ausnahmetarif für Holz (zu 3 ₰ für 1 tkm), der Stückgut-Ausnahmetarif für die Artikel der Metallindustrie und wichtige landwirthschaftliche Frachtgegenstände (zu 8 ₰ für 1 tkm), der Ausnahmetarif für Stückgut zur überseeischen Ausfuhr (zu 6,7 ₰ für 1 tkm), der allgemeine Ausnahmetarif für Eisenerz (mit fallenden Streckensätzen von 2,2 bis 1,8 ₰ für 1 tkm), der allgemeine Ausnahmetarif für geringwerthige Düngemittel, Erden und Sand (Kies), Kartoffeln und Rüben (mit fallenden Streckensätzen von 2,2 bis 1,4 ₰ für 1 tkm), der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien und Kalkasche zum Düngen (mit fallenden Streckensätzen von 2,6 bis 1,0 ₰ für 1 tkm).

Ausnahmetarife dieser Art unterscheiden sich von regelmässigen Tarifklassen nur in der Form, sachlich haben sie, wie die letzteren, allgemeine Geltung. Zur Aufnahme in das allgemeine Tarifschema würde es der Zustimmung der übrigen Deutschen Bahnen*) und zum Theil des Bundesrathes**) bedürfen.

Auch die Ausnahmetarife für die Ausfuhr wichtiger Erzeugnisse der Deutschen Industrie (Eisen und Eisenwaaren aller Art, Blei und Zink, Spiritus und Sprit u. a. m.) tragen vielfach einen allgemeinen Charakter insofern, als sie für die Ausfuhr nach wichtigen fremden Absatzgebieten den gleichartigen inländischen Produktionsbezirken thunlichst gleichmässig gewährt sind.

Wo indess besondere wirthschaftliche Verhältnisse einzelner Landestheile***) oder auch die Konkurrenz fremder Verkehrswege oder Hafenplätze in einem bestimmten begrenzten Gebiet†) die Einführung ermässigter Ausnahmetarife nöthig machten, mussten die letzteren auf das durch das besondere Bedürfniss gebotene Maass beschränkt bleiben.

Die dem allgemeinen Verkehr durch die Regelung der Ausnahmetarife bis in die neueste Zeit erwachsenen Frachtvortheile sind nicht gering.††) Weitere umfassende Maassnahmen auf diesem Gebiete stehen zur Erörterung.

Die gleichmässigere Ordnung der Gütertarife — unter schonender Rücksicht auf bestehende Verhältnisse und unter aufmerksamer Beachtung der wechselnden Anforderungen von Handel und Verkehr — fand im Lande vielfach Beifall und Anerkennung. Ein im Jahre 1881 an den Deutschen Handelstag gerichteter Antrag, welcher

> „in den seit Verstaatlichung eines grossen Theils der Preussischen Privatbahnen zu Tage getretenen Bestrebungen, die Tarife ohne Rücksicht auf die konkreten Verhältnisse der verschiedenen Landestheile zu generalisiren, eine grosse Gefahr für die gesunde Entwickelung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse erblicken wollte,“

fand keine Annahme; er wurde vielmehr trotz lebhaften Widerstrebens der Antragsteller mit sehr grosser Mehrheit (mit 62 gegen 25 Stimmen) ohne sachliche Beschlussnahme den einzelnen Handelskammern zur Berathung überwiesen. Nach dem Ergebniss der demnächst eingegangenen Aeusserungen wurde später davon abgesehen, den Antrag wieder auf die Tages-

---

*) Die mit der Aufhebung der Brückenzuschläge verbundene Frachtermässigung ist allein auf einen Jahresbetrag von gegen 4 Millionen Mark, die Beseitigung der Entfernungszuschläge der obengenannten Verbindungsbahnen auf etwa 800 000 ℳ anzuschlagen. Auf die gleichmässigere Regelung der Anschlussfrachten der zahlreichen Privatanschlüsse, welche hier auch Erwähnung finden mag, entfällt eine jährliche Minderfracht von mehr als 2 500 000 ℳ.

**) Für das Jahr 1879/80 (1879) sind die betreffenden Betriebsergebnisse aller jetzt dem Staatsbahnnetze angehörigen Bahnen in Vergleich gestellt, wobei hinsichtlich der früheren Köln-Mindener Bahn die Vertheilung der Gütermenge auf die einzelnen Tarifklassen nach dem bei der benachbarten Bergisch-Märkischen Bahn nachgewiesenen Verhältniss stattfinden musste, da näheres hierüber aus der älteren Statistik jener Bahn nicht zu entnehmen war. Es ist nicht ausgeschlossen, dass — namentlich in früherer Zeit — bei der Anschreibung des Ausnahmeverkehrs seitens der Dienststellen nicht immer mit der nöthigen Sorgfalt verfahren ist, und dass diesem Verkehr auch Transporte zugerechnet wurden, welche zu normalen Tarifsätzen abgefertigt sind.

***) So wurden für den Absatz verschiedener Rohmaterialien nach Berlin die früheren Ungleichheiten, welche von den mit einander auf diesem wichtigen Markt konkurrirenden Produktionsgebieten nachtheilig empfunden waren, durch gleichmässige Ausnahmetarife für den Verkehr von allen hier im Wettbewerb stehenden Versandplätzen ersetzt.

---

*) Die Aufnahme von Bestimmungen über Beförderung einzelner Stückgüter zu ermässigten Frachtsätzen in die Tarifvorschriften des allgemeinen Deutschen Gütertarifs wurde von den Deutschen Bahnen abgelehnt.

**) Der Bundesrath hatte laut Beschluss vom 14. Dezember 1876 seine Zustimmung zu dem einheitlichen Tarifschema u. a. an die Bedingung geknüpft, dass die Zahl der Spezialtarife auf drei beschränkt werde.

***) Wie z. B. im Jahre 1886 die besondere Nothlage des Eisenerz-Bergbaues an der Lahn, Dill und Sieg, zu deren Milderung ein aussergewöhnlich ermässigter Ausnahmetarif eingeführt wurde.

†) Hierher gehören u. a. diejenigen Tarifermässigungen, welche zur Unterstützung der Konkurrenz der Deutschen Nordseehäfen mit den Niederländischen, Belgischen und Französischen Hafenplätzen im Verkehr mit dem westlichen Deutschland und der Schweiz, zur Erleichterung der Konkurrenz der Nord- und Ostseehäfen im Durchfuhrverkehr nach Oesterreich-Ungarn, und der Konkurrenz der Preussischen Ostseeplätze im Durchfuhrverkehr von und nach Russland bewilligt worden sind.

††) So berechnete sich die Ermässigung der Tarife für Eisenerze von der Lahn usw. im Jahre 1886 nach dem damaligen Verkehrsumfang auf einen Jahresbetrag von etwa 1 Million Mark (30 %), die Tarifermässigung des Ausnahmetarifs für Stückgüter auf mehr als 2 Millionen Mark jährlich (rund 27 %).

ordnung zu setzen.*) Soweit jene Aeusserungen in den damaligen Jahresberichten zur Veröffentlichung gelangten, sprachen sich die Handelskammern über die Grundsätze und das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung zumeist zustimmend und anerkennend aus. Man habe sich seit Jahren nach übersichtlichen, einheitlichen und stetigen Tarifen gesehnt. Die Unterstellung, dass bei Verfolgung dieses Zieles von der Staatsbahnverwaltung ohne Rücksicht auf besondere Verhältnisse vorgegangen werde, und dass in den Maassnahmen der Verwaltung eine wirthschaftliche Gefahr zu erblicken sei, sei unberechtigt. Vielmehr könne man nach den bisherigen Erfahrungen das ernste Bestreben der Eisenbahnverwaltung konstatiren, den Verkehr zu erleichtern und den Wünschen der Verkehrsinteressenten gerecht zu werden, wie denn auch verschiedentlich hervorgehoben wird, dass sich nach Anwendung der neuen Grundtaxen für die meisten Strecken erhebliche Ermässigungen ergeben haben.**)

Die Gesammtentwickelung des Güterverkehrs der Preussischen Staatsbahnen in den letzten 10 Jahren ergibt sich aus folgenden Zahlen:***)

Die Zahl der Tonnenkilometer stieg von 8 428 815 208 im Jahre 1879/80 (1879) auf 13 193 773 631 im Jahre 1888/89 oder um 4 764 958 423 tkm = 56,5 %.

Auf 1 km Bahnlänge stieg dieselbe von 440 136 auf 576 739†) oder um 136 603 tkm = 31 %.

Die Durchschnittseinnahme für 1 tkm ermässigte sich in derselben Zeit (von 1879/80) um 9,1 %, von 1878/79 bis 1888/89 um 12,4 %.

---

*) Verhandlungen des Deutschen Handelstages 1881, S. 16/17, 1882, Anlage I.

**) Es ist nicht ohne Interesse, hier anzumerken, wie auch diejenige Handelskammer, deren Vertreter jenen Antrag im Handelstage mit besonderem Eifer verfochten, nach einem späteren Bericht (1885) aus verschiedenen Maassnahmen der Preussischen Staatsbahnen den Beweis dafür entnommen hat, „dass die Förderung des Verkehrs der vorzugsweise maassgebende Gesichtspunkt bei den Entschliessungen der Eisenbahnverwaltung in Preussen sei.“

***) Es ist die Gesammtheit aller jetzt dem Staatsbahnnetz angehörigen Bahnen in Vergleich gestellt.

†) Die Zahl der Tonnenkilometer auf 1 km Bahnlänge der Preussischen Staatsbahnen betrug 1887/88 = 540 402; dagegen um dieselbe Zeit 1887/88 bezw. 1887

auf den übrigen Deutschen Eisenbahnen . nur 301 082 tkm
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen . . . . „ 330 470 „
„ „ Französischen Eisenbahnen . . . „ 293 198 „
„ „ Holländischen „ . . . „ 222 481 „
„ „ Belgischen Privatbahnen (des Deutschen Eisenbahnvereins) . . . . „ 314 786 „
(Bezüglich der Belgischen Staatsbahnen konnten die entsprechenden Ziffern nicht ermittelt werden.)
auf den Italienischen Bahnen . . . . . . nur 160 540 tkm
„ „ Schweizerischen Bahnen . . . . „ 166 593 „

Die Durchschnittseinnahme für 1 tkm belief sich 1887/88
auf den Preussischen Staatsbahnen . . . . . auf 3,75 ₰
dagegen um dieselbe Zeit 1887/88 bezw. 1887
auf den übrigen Deutschen Bahnen . . . . . „ 4,45 „
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . „ 4,87 „
„ „ Französischen Bahnen . . . . „ 4,66 „
„ „ Holländischen „ . . . . „ 3,24 „
„ „ Belgischen Privatbahnen (des Deutschen Eisenbahnvereins) . . . . „ 3,92 „
(Bezüglich der Belgischen Staatsbahnen konnten die entsprechenden Ziffern nicht ermittelt werden.)
auf den Italienischen Bahnen (nur für Frachtgut) auf 4,62 ₰
„ „ Schweizerischen Bahnen (einschliesslich der Nebengebühren) . . . . „ 7,00 „

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1921 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Preussischen Staatseisenbahn-Direktionen, betreffend die Uebersicht der Betriebsamtsbezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Debattirung des Kreuzer-Zonentarifs im Eisenbahnausschusse.

In diesem Auschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses gelangte bereits der diesbezügliche Gesetzentwurf (Nr. 28 S. 290 d. Ztg.) zur Besprechung. Die vielen und verschiedenartigsten Wünsche und Bemängelungen dieser Vorlage fanden theils in den regierungsseitigen Erwiderungen, theils in den nachfolgenden Beschlüssen ihre entsprechende Erledigung. Der Handelsminister gab zunächst seiner Befriedigung über die wohlwollende Aufnahme Ausdruck, der die angestrebte Tarifreform nach den übereinstimmenden Aeusserungen aller Redner im Ausschusse begegnete. Der Minister begründete sodann eingehend die Prinzipien, welche dem Reformtarife und dem Gesetzentwurfe der Regierung zu Grunde liegen. Bezüglich der vielfach besprochenen Musterkoffer der Geschäftsreisenden wird in Erwägung gezogen werden, ob es möglich ist, den dabei berührten geschäftlichen Interessen in irgend einer Form entgegenzukommen. Uebrigens äusserte der Minister, die Regelung der Tarife auf den Staatsbahnen sei ein Akt der Administration und sei daher nicht im Gesetzgebungswege zu regeln. — Präsident Baron Czedik bemerkt, dass infolge der Durchführungsbestimmungen mannigfaltige Härten der Vorlage beseitigt erscheinen werden, und meint, dass die ganze Reform aufgegeben werden müsste, wenn der reine Kreuzertarif ohne Rücksicht auf die Zonen durchgeführt würde, was eine Differenz von weit über 1 Million Gulden ergeben würde. Die Vereinfachung der Kartenausgabe sei sehr wichtig und für das Publikum sehr vortheilhaft. Redner legt eingehend die Grundsätze der Regierungsvorlage dar und empfiehlt die Annahme derselben, dagegen erklärte er sich gegen die Aufnahme der vom Ausschusse beantragten Bestimmungen bezüglich der Schnellzugsgeschwindigkeit. Die Bahnen verdienen an den Schnellzügen gar nichts, und schwierige Bedingungen würden den Schnellzugverkehr beeinträchtigen. Endlich wird Artikel I in folgender Fassung genehmigt: „In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, wird die Regierung ermächtigt, bei der Feststellung des auf den Staatsbahnen einzuführenden, auf ermässigten Einheitstaxen und einer Zoneneintheilung beruhenden Personentarifes (Kreuzer-Zonentarif) 1. in jenen einzelnen, am Anfange der ersten 3 Zonen vorkommenden Relationen, in welchen die neuen Tarifsätze höher sind, als die Artikel I Absatz 2 des obigen Gesetzes bestimmten Maximal-Tarifsätze, diese letzteren dementsprechend zu überschreiten; 2. den bei Schnellzügen nach Maassgabe des Artikel I Absatz 3 und 4 des obigen Gesetzes einzuhebenden Zuschlag von 20 auf höchstens 50 % der neuen Personenzugpreise zu erhöhen; 3. von der im Artikel I Absatz 5 des obigen Gesetzes angeordneten Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen; 4. das im Artikel II Absatz 2 des obigen Gesetzes festgesetzte Freigewicht für Reisegepäck aufzulassen und für die Beförderung von Reisegepäck die Einheitstaxe von höchstens 0,2 kr. für je 10 kg und 1 km zur Einhebung zu bringen.“ — Artikel II wird vom Ausschusse unverändert angenommen; desgleichen die Artikel III bis einschliesslich VII. — Ein Abgeordneter beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, den pensionirten Staatsbeamten bei Benutzung der Staatsbahnen dieselben Begünstigungen einzuräumen, wie den pensionirten Offizieren.“ Diese Resolution wird angenommen. Ebenso eine andere Resolution, „es seien Urlaubern und Reservisten Begünstigungen zu gewähren.“ — Schliesslich wurde noch folgende Resolution angenommen: „Die Regierung wird aufgefordert, nach Maassgabe eines günstigen finanziellen Ergebnisses der Personentarif-Refom die Zuschläge für Schnellzüge II., eventuell III. Klasse und die Gepäcktaxe herabzusetzen.“

Das Bahnprojekt Zauchtl-Fulnek und die Einstellung der Ausgabe von Werthmarkenheften.

Die bezüglichen beiden Interpellationen wurden vom Handelsminister wie folgt beantwortet:

1. Die der Nordbahn zum Baue und Betriebe überlassene Lokalbahn Zauchtl-Fulnek wird mit normaler Spurweite ausgeführt werden.

2. Betreffend die Einstellung der Ausgabe von Werthmarkenheften und Zusatzheften für Eisenbahnen verweist der Minister auf die inzwischen erfolgte aufklärende Kundmachung in den Zeitungen. Die Wiederaufhebung der besprochenen Verfügung bezüglich der Werthmarkenhefte bis zur Einführung des neuen Personentarifes könne er nicht in Aussicht stellen. Die den Werthmarkenheften per 75 fl. anhaftende 20 % Preisermässigung könne während der Zwischenzeit durch Lösung von Tour- und Retourkarten erzielt werden.

Eisenbahn Schrambach-Kernhof.

Die Regierung hat im vorigen Jahre einen Kredit von 70 000 fl. zu dem Zwecke erhalten, das Detailprojekt für eine

nach dem gemischten System herzustellende Eisenbahnverbindung von Schrambach über Freiland, St. Egyd, Terz und Mürzsteg nach Neuberg sammt Abzweigung von Terz nach Gusswerk eventuell Wegscheid, auf Staatskosten herzustellen. Nach den bisherigen Ergebnissen dieser Arbeiten unterliegt es keinem Zweifel, dass die effektiven Baukosten der ganzen Bahn den präliminirten Betrag von 5,6 Millionen Gulden (ohne Interkalarzinsen) bedeutend übersteigen werden. Die Regierung empfiehlt daher lediglich die auf Niederösterreichischem Gebiete liegende Theilstrecke ins Auge zu fassen, und hat eine Vorlage eingebracht, wonach die Linie Schrambach-Freiland-St. Egyd-Kernhof mit dem Gesammt-Kostenbetrage von 1,4 Millionen Gulden als normalspurige Sekundärbahn auf Staatskosten hergestellt werden soll. Die Ausführung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Interessenten sich mit mindestens 100 000 fl. betheiligen.

Landesgesetz, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark.

Dieses in den diesjährigen Nr. 16, 27, 28 und 29 d. Ztg. besprochene Gesetz ist nun auch im „V.-Bl. für Eisenb. und Schiff." Nr. 46 d. J. erschienen.

Inanspruchnahme des Reservefonds der Krankenkassen.

Der K. K. Generalinspektion wurde bezüglich der bei den Oesterreichischen Eisenbahnen eingerichteten Krankenkassen, gemäss dem Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, betreffend die Arbeiter-Krankenversicherung, das Recht eingeräumt, jene Verfügungen zu treffen, sowie jene Aenderungen des Statutes anzuordnen, welche zur gesicherten Erreichung des Zweckes der Krankenversicherung als erforderlich sich darstellen. Die Arbeiter-Krankenkassenausschüsse wurden nun von der genannten Behörde angewiesen, den § 13 des Krankenkassenstatutes durch Anfügung des folgenden Absatzes zu ergänzen: „Der Reservefonds kann in allen Fällen in Anspruch genommen werden, in welchen die Verpflichtungen der Betriebsunternehmung im Sinne des § 47 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, bezw. des § 31 der Statuten nicht in Kraft treten."

Konferenz der Eisen- und Stahlfabrikanten Oberungarns.

Wegen Raummangels tragen wir die Ergebnisse dieser vor einiger Zeit bereits abgehaltenen Konferenz erst heute nach. Es hatten sich in Göllnitz die Eisen- und Stahlindustriellen Oberungarns versammelt, um über die folgenden, von der Regierung vorgelegten Fragen zu berathen: Welches sind die Ursachen, die das Sinken der Eisenindustrie veranlassen und das Emporblühen derselben hindern? Auf welche Art könnten diese nachtheiligen Ursachen schnell und sicher beseitigt werden? Als Hauptursache der Stagnation wurde von der Versammlung angegeben, dass die grosse Entfernung der alpinen und anderer Werke, von welchen das Rohmaterial schon deshalb bezogen werden muss, weil die Staatswerke, wie Diosgyör, kein entsprechendes Material für unsere Industrie liefern und auch keinen Kredit gewähren, sowie die ungünstigen Tarifsätze der Ungarischen Staatsbahnen und andere soziale und fachliche Missstände die Ursache seien, weshalb deren Beseitigung sowie die Besserung der Kommunikationen dringend verlangt wurde.

Die Selbstversicherung der Ungarischen Eisenbahnen und Ergebnisse der Selbstversicherung.

In Nr. 8 S. 82 d. Ztg. theilten wir mit, dass die Oesterreichischen Bahnen aus dem Schaden-Assekuranzverbande Oesterreichischer und Ungarischer Eisenbahnen ausgetreten sind und einen Oesterreichischen Assekuranzverband gebildet haben. Vom 1. Januar 1890 an hat sich der „Gegenseitige Schaden-Assekuranzverband der Ungarischen Eisenbahnen" für alle Feuer-, Transport- und Unfallversicherungen selbständig konstituirt, an welchem unter dem Präsidium der Königlich Ungarischen Staatsbahnen sämmtliche in den Ländern des Ungarischen Königreiches befindlichen Eisenbahnlinien theilnehmen. Die Selbstversicherung der Eisenbahnen bildet eine Errungenschaft des modernen Eisenbahnwesens, welche durch die Initiative des Ungarischen Kommunikationsministeriums ins Leben geführt, sehr grosse praktische Erfolge erzielt hat. Im Jahre 1880 bildeten die gesammten Bahnen Ungarns den „Gegenseitigen Schaden-Versicherungsverband Ungarischer Eisenbahnen". Das Resultat seines 3 jährigen Bestandes ergab, dass die Selbstversicherung der Ungarischen Bahnen sammt allen Schadenersätzen, Präzipuen, Administrationskosten, Steuern und Gebühren insgesammt eine Auslage von 112 139 fl. verursacht hat, während nach der bisherigen Prämienversicherung die Gesammtauslagen 568 213 fl. betragen hätten und somit infolge der Einführung der Selbstversicherung durch die Gesammtheit der Ungarischen Eisenbahnen eine Auslagenersparniss von 456 074 fl. gewonnen wurde. Dieser glänzende Erfolg bewog auch die Eisenbahnen des Oesterreichischen Kaiserstaates, sich in der Selbstversicherung der Ungarischen Gruppe anzuschliessen und es entstand im Jahre 1883 der „Gegenseitige Schaden-Assekuranzverband Oesterreichischer und Ungarischer Eisenbahnen." Derselbe hat bis zum Schluss des Jahres 1889 ebenso günstige Ergebnisse erzielt, so dass die „Ungarische Gruppe" dieses gemeinsamen Verbandes während der von 1883 bis 1889 laufenden 7 Geschäftsjahre für die Selbstversicherung aller Feuer- und Transportschäden, Kosten und Spesen insgesammt 661 164 fl. gedeckt hat, wogegen die Prämienversicherung derselben Risiken eine Gesammtauslage von 2 008 588 fl. verursacht hätte und daher eine Ersparniss von 1 347 424 fl. erzielt wurde. Die Gesammtheit der Ungarischen Eisenbahnen hat während der nunmehr 10 jährigen Dauer der Selbstversicherung insgesammt eine Auslagenersparniss von 1 803 498 fl. gewonnen.

Die Orientbahnen und die Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen.

Durch den Vertrag, welchen jüngst Baron Hirsch mit dem Wiener Bankverein und der Deutschen Bank abgeschlossen hat, ist die Frage der Orientbahnen in ein vollständig neues Stadium getreten. Die beiden genannten Institute im Vereine mit ausländischen Konsortien übernehmen das gesammte Engagement des Baron Hirsch, also die Aktien der Betriebsgesellschaft der Türkischen Bahnen im Nominalbetrage von 40 Millionen Francs und die Forderungen des Baron Hirsch an die Betriebsgesellschaft im Betrage von rund 42 Millionen Francs; hiervon 25 % fix und 75 % in Option. Die Betriebsgesellschaft der Türkischen Bahnen wird nunmehr Schritte machen, um bei der Oesterreichischen Regierung jene Statutenänderungen zu erwirken, welche schon anlässlich der Verhandlungen zwischen Baron Hirsch und der Staatsbahngesellschaft beabsichtigt waren. Damals handelte es sich darum, das Aktienkapital von 40 auf 25 Millionen Francs zu reduziren, ferner Prioritätsaktien im Nominalbetrage von 60 Millionen Francs auszugeben, und zwar zur Ausgleichung jener 15 Millionen, welche die Besitzer der Stammaktien durch die Kapitalsreduktion verlieren, sowie zur Tilgung der Schulden der Betriebsgesellschaft. Die Verhandlungen mit der Staatsbahngesellschaft scheiterten insbesondere daran, dass man sich über die Begrenzung des Einflusses der Prioritätsaktien auf die Gesellschaft nicht einigen konnte. Diese Schwierigkeit entfällt jetzt, da die Stammaktien und Prioritätsaktien sich in einer Hand befinden. Ausserdem aber lag eine Schwierigkeit in gewissen Bedingungen, an welche die Regierung die Genehmigung der Statutenänderungen knüpfte

Die Kohlenvorräthe der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Südbahn.

Nachdem der Betrieb der Ostrauer Bergwerke wieder aufgenommen ist, scheint die Frage der Versorgung mit den für den Betrieb der Staatsbahnen und der Südbahn nothigen Kohlen aus anderen, namentlich ausserösterreichischen Kohlenrevieren, welche durch den Arbeiterausstand im Ostrau-Karwiner Revier nothwendig erschien, nunmehr beseitigt zu sein. Bei den diesbezüglichen Erhebungen hat es sich herausgestellt, dass sowohl die Magazine der Staatsbahnen als jene der Südbahn mit Ostrauer Kohle für geraume Zeit gefüllt sind, dass also auch im Falle einer längeren Dauer der dortigen Strikes ein Kohlenmangel nach keiner Richtung hin zu befürchten war. Es ist dies um so beruhigender, als sich hierin die vorsorgliche und gewissenhafte Leitung beider Bahngebiete manifestirt.

Fleischtransport von Galizien nach Wien.

Infolge von diesfälligen Klagen wurde eine verlässlichere Fleischbeschau angeordnet. Die Eisenbahnstationen wurden beauftragt, Vorkehrungen zum raschen Transport des Fleisches und zur Verhütung jeder Verunreinigung zu treffen. (Siehe nachstehenden Schiedsspruch.)

Bestellung eines Prioritätenkurators für die 3 % Prioritätsobligationen der Südbahn. (Rechtsfall.)

In der diesjährigen Nr. 20 S. 220 d. Ztg. wurde mitgetheilt, dass dem Ansuchen um Bestellung eines solchen Kurators von zwei Instanzen keine Folge gegeben wurde. Der Oberste Gerichtshof hat nun doch die Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer der 3 % Südbahn-Prioritäten angeordnet. Dies wird folgendermaassen begründet: „Die Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer von 3 % Südbahn-Prioritäten aus Anlass des von der Südbahn-Gesellschaft verfügten, bei der Einlösung des Kupons vorzunehmenden Abzuges wurde bewilligt, weil der in Frage stehende Abzug keineswegs auf ein besonderes, zwischen dem Beschwerdeführer und der Südbahngesellschaft bestehendes Verhältniss, sondern auf eine allgemeine Verfügung dieser Gesellschaft zurückzuführen ist, welche alle in der gleichen Lage befindlichen Prioritätenbesitzer und deren gemeinsame Rechte berührt; weil es sich daher um eine Angelegenheit handelt, in welcher den einzelnen Prioritätenbesitzern das selbständige Auftreten verwehrt ist, und die Vertretung ihrer Rechte nur durch einen gemeinsamen Kurator stattfinden kann, weil zur Zeit in eine Untersuchung der weder aus dem Wortlaute der Schuldurkunde,

noch aus einem Gesetze erkennbaren Berechtigung zu dem erwähnten Abzuge nicht eingegangen werden darf; weil aber die Rechte der Prioritätenbesitzer gefährdet werden könnten, wenn durch den Mangel einer gemeinsamen Vertretung die Möglichkeit, eine richterliche Entscheidung über die Berechtigung des Abzuges hervorzurufen, ausgeschlossen würde; weil ein Anlass zur Besorgniss eines missbräuchlichen Anrufens richterlicher Hilfe nicht vorliegt und daher die Abforderung einer Kaution nicht geboten erscheint und weil demgemäss die untergerichtlichen, gegen §§ 1 und 9 des Gesetzes vom 24. April 1874 (R.-G.-B. Nr. 49) verstossenden Entscheidungen abgeändert werden mussten.“ Mit dieser Verfügung ist in merito noch nichts entschieden, sondern lediglich eine formelle Entscheidung über die Vorfrage getroffen, wem in dem vorliegenden Falle die Vertretung der Rechte der Prioritäre zukommt. Infolge der oben angeführten Entscheidung wurde der Wiener Advokat Dr. Josef Stözer als solcher Kurator ernannt.

Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Eisenbahn in Liquidation am 14. April d. J.

Es wurde bekannt gegeben, dass am 1. Juli v. J. Aktien im Nominalwerthe von 62 800 fl. ausgeloost wurden, daher ein Aktienkapitals-Bestand von 17 995 800 fl. verbleibt. Von den Prioritätsobligationen I. Emission wurden am 1. März v. J. 56 000 fl. im Nominalwerthe ausgeloost, und nachdem im Sinne des Gesetzartikels XXXII von 1888 aus dem zur Rückzahlung gekündigten Kapitale bis Ende 1888 14 362 000 fl. konvertirt wurden, so verbleibt ein Bestand des ersten Anlehenskapitals von 3 929 400 fl. Von den Prioritätsobligationen II. Emission wurden am 1. März v. J. 17 400 fl. im Nominalwerthe ausgeloost, konvertirt wurden 1 291 000 fl. im Nominalwerthe, weshalb der Stand des zweiten Anlehenskapitals noch 240 200 fl. beträgt. Nach Ertheilung des Absolutoriums erfolgten die Wahlen und die Konstituirung des Präsidiums.

Mangelhafte Füllung der Fleichtransportwagen mit Eis. (Schiedsspruch.)

Im Mai v. J. langte in der Wiener Central-Markthalle eine Sendung Fleischwaaren an, welche zwei Tage vorher in Galizien zur Verfrachtung aufgegeben worden war. Bei Oeffnung des Fleischwagens fand die Marktkommission in demselben nur ein minimales Quantum von Eis vor. Von den darin enthaltenen Fleischwaaren war ein Theil verwest und musste vernichtet werden, während der stark entwerthete Rest nur zu herabgesetzten Preisen veräussert werden konnte. Der Adressat verklagte die Bahn auf Ersatzleistung, indem er sich zunächst zur Erbringung eines Sachverständigenbeweises in der Richtung erbot, dass das in Galizien zur Verfrachtung aufgegebene gesunde Fleisch bei gehöriger Versorgung mit Eis nach zwei Tagen unversehrt hätte in Wien anlangen müssen, und weiter unter Hinweis auf die Thatsache, dass die Bahn von dem Aufgeber eine Gebühr für Eisbeschaffung einhebt, geltend machte, dass die Bahn auch für die genügende Eisbeistellung in die Fleischwagen haftbar sei und die diesbezügliche Unterlassung ein Verschulden der Bahn begründe. Dem gegenüber produzirte der Vertreter der Bahn Kundmachungen der die Fleischtransporte aus Galizien besorgenden Bahnen, worin dieselben bekanntgehen, dass sie die Eisgebühr für eine dritte Person (den Handels- und Approvisionirungsverein in Wien) einheben, und betont, dass die Bahnen zur Beistellung von Eis für die Fleischtransporte überhaupt nicht zu sorgen haben und sohin wegen der Unterlassung derselben auch nicht verklagt werden können. Das Schiedsgericht erkannte mit Rücksicht darauf, dass Fleisch zu denjenigen Waaren zähle, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit leicht der Verderbniss unterliegen, und es daher im Sinne der Artikel 395 und 424 des Handelsgesetzes, sowie § 67 des Betriebsreglements der Partei zur Geltendmachung ihres Ersatzanspruches obliege, den Beweis für das Verschulden der Bahn an der Verderbniss der Waare zu erbringen, und in weiterer Erwägung, dass nach den erwähnten Kundmachungen eine andere Person als die Bahn zur Eisbesorgung verpflichtet erscheint, auf Abweisung der Klage.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die blutigen Arbeiterexcesse in Wigstadtl und Biala, welche sogar die Androhung des Standrechtes nöthig machten, hat die Spekulation sehr schlecht gestimmt, doch schöpfte sie aus der infolge der Silberhausse eingetretenen Besserung unserer Valuta und aus dem günstigen Stande der Saaten neue Hoffnung, die sich in der Kursbesserung, insbesondere der internationalen Bankaktien, äusserte. So notiren: Nordbahn 2654, Galizische Carl Lugwigbahn 192,50, Oesterreichische Nordwestbahn 203,50, Elbethalbahn 215,50, Südbahn 118,75 und die beiden Buschtěhrader Bahnen A. 1072, B. 421. In den Aktien der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (215.25) herrschte ein auffälliger Stückemangel, welcher damit erklärt wird, dass dem Markte viele Stücke zur Deponirung für die Generalversammlung entnommen wurden. Da überdies die Kontremine Stücke hereinzunehmen hat, so bildete sich ein ziemlich beträchtliches Leihgeld, welches auch auf die Kursentwickelung nicht ohne Einfluss blieb. Nach langer Zeit waren wieder Albrechtbahn (61,50) auf das Gerücht hin in Nachfrage, dass die Konvertirung ihrer Prioritäten wieder geplant wird.

Aus Belgien.

Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 19. April d. J. vorgelegten Geschäftsbericht war das Betriebsergebniss des Jahres 1889 zwar befriedigend, jedoch den gehegten Erwartungen nicht vollkommen entsprechend.

Das wichtigste Ereigniss des Jahres war die Erneuerung des mit der Belgischen Staatsbahn am 28. April 1884 abgeschlossenen Verkehrstheilungs-Vertrages; die Geltung desselben lief ursprünglich am 31. Dezember 1887 ab, war aber von Jahr zu Jahr bis zum 1. Januar d. J. verlängert worden. Der Vertrag vom Jahre 1884 legte dem Staate die Bezahlung bestimmter Summen auf, welche Ende des Jahres 1889 insgesammt 2 631 263,63 Frcs. ausmachten, bestimmte indessen, dass vor Ablauf des Jahres 1887 eine Durchsicht erfolgen und etwaige Abänderungen rückwirkende Kraft bis zum 1. Oktober 1884 haben sollten; infolge dessen hat nun die Grosse Belgische Centralbahn (welche bekanntlich aus einer Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften Est-Belge, Antwerpen-Rotterdam und Entre Sambre et Meuse hervorgegangen ist) auf Grund des nach langwierigen Verhandlungen unter Festhaltung der bisherigen Vertragsgrundlagen am 11. Februar d. J. zustande gekommenen neuen Uebereinkommens an den Staat einen Betrag von 918 750 Frcs., d. s. 175 000 Frcs. für jedes seit dem 1. Oktober 1884 verflossene Jahr, zurückzuerstatten. Für die Zukunft hat die Centralbahn der Staatsverwaltung jährlich 25 000 Frcs. zu zahlen, während die von letzterer zu leistenden Entschädigungen infolge verschiedener Vertragsänderungen um jährlich etwa 150 000 Frcs. ermässigt werden. Trotz des der Grossen Belgischen Centralbahn hierdurch auferlegten Opfers von jährlich 175 000 Frcs. und obwohl die Verwaltung derselben überzeugt ist, dass unter einem Tarifkriege die Staatsbahn mehr leiden würde wie sie, so glaubte sie doch mit Rücksicht auf die Interessen der Bevölkerung, welcher durch den Vertrag eine Reihe von Tarifermässigungen geboten werden, auf den Ausgleich mit der Staatsbahnverwaltung eingehen zu sollen. Die durch den Vertrag der Centralbahn auferlegten Tarifermässigungen haben nach dem Anerkenntniss der Vertreter beider Verwaltungen einen jährlichen Werth von 600 000 Francs; bei einer etwaigen Kündigung des Vertrages würde die Grosse Centralbahn an die ermässigten Tarife nicht mehr gebunden sein. Um sich die Freiheit der Entschliessung in dieser Hinsicht zu bewahren, ist daher der neue Vertrag auf 5 Jahre — vom 1. Januar 1890 ab gerechnet — geschlossen worden, alsdann verlängert sich derselbe, falls von keiner Seite eine Kündigung erfolgt, stillschweigend von Jahr zu Jahr; die Kündigungsfrist beträgt 1 Jahr und tritt nur zum 31. Dezember in Geltung.

Die Einnahmen der Grossen Belgischen Centralbahn im Jahre 1889 betrugen aus dem Personenverkehr 3 306 663,01 Frcs. (gegen 3 302 377,18 Frcs. im Vorjahre), aus dem Gepäckverkehr 58 293,90 (59 822,20) Frcs., aus dem Güter- und Viehverkehr 9 893 293,77 (9 899 872,71) Frcs., aus anderen Quellen 150 334,72 (160 269,18) Frcs., zusammen also 13 408 585,40 (13 422 341,27) Frcs. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 6 814 918,55 (6 767 391,78) Francs, sodass ein Betriebsüberschuss von 6 593 666,85 (6 654 949,49) Francs verblieb.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn weist einen verfügbaren Ueberschuss von 4 435 754,66 Frcs. (gegen 4 043 925,79 Frcs. in 1888) auf, so dass auf den Antheilschein im Nennwerthe von 250 Frcs. ein Gewinn von 26,50 Frcs., auf den Genussschein ein solcher von 14 Frcs. vertheilt werden konnte. Im Vorjahre betrug der Gewinn 25 Frcs., 1887 = 24, 1886 = 20 und 1885 = 25 Frcs. für den Antheilschein.

Eisenbahn Entre Sambre et Meuse.

Die der Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse seitens der Grossen Belgischen Centralbahn für das zweite Halbjahr 1889 bezahlte Rente betrug 20 700 £, so dass die am 17. März d. J. abgehaltene Generalversammlung der ersteren Gesellschaft den Gewinn für den genannten Zeitraum auf 4 sh. für den Antheilschein festsetzen konnte.

Aus Italien.

Verschiedenes.

In den letzten Nummern des „Monitore delle strade ferrate" ist mehreres enthalten, dessen Wortlaut von Interesse ist, und zwar: in Nr. 9 Abänderungen zu den Postgesetzen (Gesetzentwurf und Auszug aus dem Bericht des bezüglichen Kammerausschusses), sowie Rundschreiben des Arbeitsministers über Verdingung von Bahnbauten für Staatsrechnung; ferner in Nr. 10 Bericht des Ministers für Post- und Telegraphenwesen zu dem Gesetzentwurf über den Fernsprechdienst, enthaltend: Anwendung des Fernsprechers — besonders für Eisenbahndienst —, Zweckmässigkeit der Uebernahme des gesammten Fernsprechdienstes durch den Staat und Beleuchtung der Geldfrage dazu.

Hafen Genua. Während des Monats Januar betrug die Anzahl der auf den Hafen-Ladestellen in Aus- oder Eingang gefüllten Eisenbahnwagen insgesammt 17 264, also einen Tagesdurchschnitt von 690 (im Januar 1889 waren es 15 712 bezw. 604). Die Verwaltung hatte sich dahin vorgesehen, dem Handelsverkehr täglich — mit Ausnahme von Festtagen — 700 Wagen zur Verfügung zu stellen.

Eisenbahnvertretung. Die Französische Nordbahn-Gesellschaft hat zu ihrem Vertreter mit Geschäftssitz in Turin Herrn Alfred Bachelet ernannt, welcher vor kurzem auch mit der Vertretung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betraut worden ist.

Handlungsgehilfen und deren Gepäck. Die Handelskammer zu Udine hat an den Handelsminister eine Vorstellung dahin gerichtet, dass für die Beförderung von Handlungsreisenden und ihres in Kasten mit Mustern bestehenden Gepäcks eine besondere Behandlung eintreten möge. Dieser Bericht weist auf die bezüglichen begünstigenden Vorschriften in Belgien, Deutschland, Oesterreich-Ungarn usw. hin und führt dann mehrere in Frankreich übliche Verkehrserleichterungen für die in Rede stehenden Handlungsgehilfen auf, nämlich:

1. Rundreisekarte für einen beliebigen Weg, mit dem Recht, die nämliche Strecke zweimal durchfahren zu dürfen, und mit der Möglichkeit, die Geltungsdauer verlängern lassen zu können;
2. Kilometercheks, eine besondere für die Benutzung eines bestimmten Bahnnetzes hergestellte Gattung von Fahrkarten, nach welcher eine mit der Zahl der von einer Person in bestimmtem Zeitraum zurückgelegten Kilometer verhältnissmässig wechselnde Preisverringerung eintritt;
3. persönliche Fahrtenhefte, von den einzelnen Verwaltungen für ihr eigenes Netz eingeführt, in welchen Heften die von einer bestimmten Person innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (von 3, 6, 9 oder 12 Monaten) zu durchfahrenden Kilometer verzeichnet werden, sobald der Betreffende von einem gewissen Bahnhofe aus eine gewöhnliche Fahrkarte gelöst hat; nach Verlauf der festgesetzten Zeit erhält der Berechtigte eine entsprechende Preisermässigung;
4. Reisekarten zu halbem Preise, welche nach vorgängiger Zahlung eines gewissen Geldbetrages gestatten, dass bei Entnahme einer Einzel-Fahrkarte (in den Grenzen der auf der Reisekarte verzeichneten Fahrten) für dieselbe nur der halbe Preis berechnet wird.

Das Ministerium für Ackerbau, Gewerbe und Handel hat das Gesuch dem Königl. Generalinspektorat für Eisenbahnen empfohlen.

Erlaubniss zum Betreten der Bahnhöfe. Das Mittelmeernetz hat an die Wohlfahrtseinrichtungen für seine Bediensteten aus dem Ueberschuss für die genannten Erlaubnisskarten für das Jahr 1888 136 440 L. und für 1889 170 593 L. abgeführt. Bei der Verwaltung der Südbahnen betrug die entsprechende Summe für das Adrianetz auf 1888 89 409 L. und auf 1889, welches Jahr noch nicht völlig abgeschlossen ist, laut Schätzung rund 91 000 L.; bei dem Sizilischen Bahnnetz beliefen sich die entsprechenden Beträge auf 6 439 und 7 645 L., so dass von den drei grossen Netzen zusammen aus dieser immerhin nebensächlichen Einrichtung den Unterstützungskassen für 1888 232 288 und für 1889 269 230 L., für diese beiden Jahre zusammen über eine halbe Million Lire zugewendet werden konnten. St.

Personalnachrichten.

Werrabahn: Oberbaurath Ludwig Büchner †.

Am 29. April verstarb zu Meiningen plötzlich infolge eines Herzschlages im Alter von nahezu 80 Jahren ein in weiten Kreisen bekannter und verehrter Mann, der vormalige Direktor der Werra-Eisenbahn, Oberbaurath Ludwig Büchner.

Mit demselben wird wieder einer — vielleicht einer der letzten — jener Männer der alten Schule der Eisenbahnbau-Technik, die man als die eigentlichen Pfadfinder dieser Wissenschaft bezeichnen kann, zu Grabe getragen. Ursprünglich dem Forstfache angehörig, hatte er schon in den Jahren 1845—1848 bei den Vorarbeiten und dem Bau der Thüringischen Eisenbahn mitgewirkt, war dann beim Betriebe dieser Bahn als Abtheilungsingenieur in Weimar angestellt und wurde aus dieser Stellung im Jahre 1856 zur Oberleitung des Baues der Werra-Eisenbahn berufen, den er in nach damaligen Verhältnissen musterhafter Weise ausführte.

Dieser Bahn waren auch die folgenden 31 Jahre seines Lebens in aufopferungsvoller Thätigkeit gewidmet. Nach der Eröffnung des Betriebes bekleidete er die Stelle eines Betriebsdirektors der Werrabahn vom Jahre 1858 bis zum Jahre 1876, wo er nach dem Zurücktritt der Direktion der Thüringischen Bahn von der Verwaltung der Werrabahn von dem Verwaltungsrathe der letzteren zu der Stelle eines Direktors derselben berufen wurde, die er mit unvergleichlicher Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue verwaltete, bis ihn im Jahre 1886 das hohe Alter und Gesundheitsrücksichten zur Niederlegung derselben nöthigten.

Neben umfassenden Kenntnissen und grossen Erfahrungen in seinem Berufe zierten den nun Verstorbenen auch hervorragende edle Charaktereigenschaften, die ihm die Hochachtung und Verehrung Aller erworben hatten und die ihm ein ehrendes Andenken sichern.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Ladestelle Salzmünde Hafen. Am 1. Mai d. J. wird die vorbezeichnete an der Saale belegene Ladestelle dem öffentlichen Verkehre indessen nur für Wagenladungen übergeben.

Das diesseitige Verkehrsbüreau sowie die Güterabfertigungsstelle in Salzmünde geben Auskunft über die im Verkehre mit dieser Ladestelle zur Berechnung kommenden Ueberfuhrgebühren.

Frankfurt a/M., den 23. April 1890. (972)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab findet im Verkehre mit dem zwischen den Stationen Groschowitz und Gross-Stein des Direktionsbezirks Breslau gelegenen Haltepunkt Tarnau die direkte Abfertigung von Eil- und Fracht-Stückgut statt. Die Berechnung der Fracht erfolgt unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger des Staatsbahntarifs für Groschowitz enthaltenen, um 12 km zu erhöhenden Entfernungen. Die Herausgabe des besonderen Kilometerzeigers für Tarnau erfolgt mittelst des nächsten Nachtrags zum Tarif.

Bromberg, den 29. April 1890. (973)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreich.-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag IX zu Heft 1 des Verbands-Güterverkehrs mit neuen bezw. ermässigten Frachtsätzen der Ausnahmetarife 5a und b (Getreide), 6a, b und c (Holz), 11 (Kaolin), 15 (Erze), 17 (Talkstein) und 31 (Tabaksjauche) für verschiedene Stationen in Kraft. Derselbe kann durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 29. April 1890. (974)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verbands-Gütertarif, Ausnahmetarif für Cement nach Böhmen. Am 1. Juni 1890 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement ab Kiefersfelden und Kufstein nach Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen (Kaiser Franz Josefbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau], Rakonitz-Protiviner Bahn, Böhmisch-Mährische Transversalbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn), der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) zur Einführung, durch welchen die in den Tarifheften II, III, IV und V des Böhmisch- bezw. Oesterreichisch-Böhmisch- bezw. Mährisch - Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Gütertarifs für Kufstein und Kiefersfelden enthaltenen Cementfrachtsätze aufgehoben und ersetzt werden.

München, den 25. April 1890. (975)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Verband. Für die Beförderung von Braunkohlen-Darrsteinen in Sendungen von mindestens 20 000 kg von einem Versender an einen Empfänger von Epterode und Frielendorf nach Lübeck, Rostock, Wismar, Warnemünde kommen die durch Nachtrag 4 zum Gütertarif Theil II vom 1. Mai d. J. eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16. für bestimmte Massenartikel zur Anwendung.

Hannover, den 28. April 1890. (976)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch - Deutscher Viehverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft, welcher neben Ergänzungen und Berichtigungen die Einbeziehung der Station Barcs (Südbahn) in den Ausnahmetarif für Borstenvieh und der Station Mokrin in die Ausnahmetarife für lebendes Geflügel, sowie anderweite Frachtsätze für Borstenvieh-Sendungen von Ungarischen nach mehreren Deutschen Stationen und anderweite Fahrgeldgebühren für Thierbegleiter enthält.

Berlin, den 28. April 1890. (977MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Am 1. Mai 1890 treten im Verkehr zwischen der Station Landsberg a. W. des Direktionsbezirks Bromberg und der Station Jessenitz der Mecklenburgischen Staatseisenbahn direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im April 1890. (978MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Vorarlberger Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1887 in Kraft, enthaltend Erhöhung der Frachtsätze vom 15. Juli 1890 ab infolge Aenderung des Koursstandes der Oesterreichischen Geldwährung, Einbeziehung der Stationen Münsterbusch, Solingen-Nord, Solingen-Süd und Radevormwald in den Verkehr, sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 29. April 1890. (979)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar - Verkehr und Kohlen - Verkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Am 1. Mai d. J. kommt zur Einführung

1. je ein Nachtrag IV, VII und VI zu den Heften 1—5 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbar-Verkehr,
2. ein Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen usw. nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und
3. ein Frachtsatz für Roheisen usw. zur Ausfuhr nach Belgien und darüber hinaus (Ausnahmetarif H) von Dahlbruch nach Herbesthal trs. = 0,48 ℳ für 100 kg.

Die gedachten Nachträge enthalten neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Frachtsätze und Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Corschenbroich, Dremmen, Dünn, Heerdt, Heinsberg, Helenabrunn, Kaarst, Kaldenhausen, Niederheide und Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Arolsen, Külte-Wetterburg, Volkmarsen, Warburg-Altstadt und Welda des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Die Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Dremmen, Heinsberg und Randerath treten erst von einem noch bekannt zu machenden Tage ab in Kraft.

Die in dem Nachtrage zu 2 vorgesehene Berichtigung des Kohlen-Frachtsatzes Unna - Hoerde Rh. von 0,11 auf 0,17 ℳ gilt erst vom 15. Juni d. J.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 29. April 1890. (980)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahn - Verband. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 15 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene Stationsverbindungen, anderweite Frachtsätze für die Verbandsstationen der Kiel-Flensburger Bahn, Ausnahmesätze für Braunkohlen-Darrsteine (Briquets) in Sendungen von mindestens 20 000 kg im Verkehr nach Lübeck, Rostock, Wismar und Warnemünde, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 22 für Wegebaumaterialien auf den Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener Bahn und des Direktionsbezirks Hannover, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. April 1890 (981)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Am 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag X zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Warburg-Arolsen des Direktionsbezirks Elberfeld sowie für die Stationen der Neubaustrecke Berga-Kelbra-Stolberg - Rottleberode des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Letztere erhalten jedoch erst Gültigkeit vom Tage der Eröffnung dieser Strecke.

Der Tarifnachtrag ist durch die Güter- bezw. Eilgutabfertigungen der betheiligten Bahnen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 29. April 1890. (982)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Nachtrag XIV zum Lokal-Gütertarif der unterzeichneten Direktion enthaltenen Entfernungen haben einzelne Berichtigungen erfahren, über welche die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft ertheilen.

Soweit mit den Berichtigungen Erhöhungen verknüpft sind, erlangen dieselben erst mit dem 15. Juni d. J. Wirksamkeit.

Köln, den 30. April 1890. (983)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die in dem Tarifheft II für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen vom 1. April 1890 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 18 für den Verkehr zwischen der Station Düsseldorf des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und verschiedenen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits haben mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab einige Aenderungen erfahren, welche bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren sind.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Köln, den 29. April 1890. (984)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. werden zu den Heften B 1 und 2, B 3, 4, C 1 und 2, C 3 und 4 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs Nachträge herausgegeben.

Dieselben enthalten unter anderem theilweise ermässigte Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und der Bröltthaler Eisenbahn sowie des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen, Maastricht und Roermond der Niederländischen Staatsbahnen, Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn und Amsterdam der Holländischen Bahn andererseits; Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife A für Holz, B und C für Eisen und Stahl usw., E für Getreide usw, F. für Eisenerze usw., G für Kalk, H für Schwefelkies, K für Bückinge, L für Blei, N für Stückgut und O für Roheisen; Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen. Die Stationen Beyenburg, Krähwinklerbrücke und Radevormwald sowie die Stationen der Strecken Creuzthal-Sarnau, Sarnau-Frankenberg und Erndtebrück - Raumland-Berleburg werden — soweit noch nicht eröffnet, vom Tage der Betriebseröffnung ab — unter Aufhebung der Sätze des Nachtrags III zu Heft 1 des Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehrs in den Verkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen, der Niederländischen Rhein- und der Holländischen Eisenbahn einbezogen. Die Sätze der vorbezeichneten Niederländischen Stationen finden auch auf vorbelegene Stationen der betreffenden Bahnen nach den in den Nachträgen gemachten Angaben Anwendung, soweit hierdurch Ermässigungen eintreten.

Der vom gleichen Tage gültige Nachtrag zum Heft B 6 enthält anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und Station Boxtel der Nordbrabant-Deutschen Bahn, welche auch auf vorgelegene Stationen dieser Bahn Anwendung finden, soweit sie niedriger sind, als die bestehenden Sätze der letzteren.

Näheres ist bei den betheiligten Güter- und Eilgutabfertigungsstellen zu erfahren, durch deren Vermittelung auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu beziehen sind.

Elberfeld, d. 28/4. 90. (985)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Für Zuckerrüben und Rübenrückstände zwischen diesseitigen Stationen und Hattersheim tritt am 1. Mai l. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Darmstadt, den 28. April 1890. (986)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Zu Nr. 35. (1890.)

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag VI zum Gütertarif für obengenannten Verkehr.

Derselbe enthält u. a. neue Entfernungen für die Station Sagan, für die an der Neubaustrecke Cöthen-Aken belegenen Stationen Aken und Trebbichau, für die an der Neubaustrecke Pratau-Torgau belegenen Stationen Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz-Elbe und Wörblitz (gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Neubaustrecken), Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Die eintretende Erhöhung zweier Entfernungen gilt erst vom 15. Juni d. J. ab.

Die Nachträge sind von den Güterabfertigungen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 29. April 1890. (987)
Königliche Eisenbahndirektion.

Soweit in den Heften II bis X des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthalten ist, gelten dessen Sätze vom 1. Mai d. J. ab ausser für die in dem zugehörigen Waarenverzeichniss aufgeführten Artikel auch noch für folgende Holzwaaren:

a) Holzwaaren aller Art, wie solche im Spezialtarif II des Heftes I der Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarife unter dieser Position genannt sind;
b) Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet;
c) Schachteln aus Holz, neu, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören.

Strassburg, den 26. April 1890. (988)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Mai d. J. gelangt Nachtrag 5 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Erfurt zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Aenderungen des Abschnitts II. D. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen u. dergl., sowie der Ausnahmetarife, Tarifkilometer für die voraussichtlich am 1. Mai d. J. zur Eröffnung kommenden Stationen Aken und Trebbichau und Berichtigungen von Stationsnamen etc.

Gleichzeitig treten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den Bestimmungen unter II. D. III. (Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen), II E. (Kilometerzeiger) und II. F. (Verzeichniss der Streckenentfernungen, welche bei Berechnung der Beförderungspreise für Pferde etc. nach dem Einheitssatze von 2,5 ₰ für das Quadratmeter und Kilometer in Betracht kommen) des Vieh- etc. Tarifs in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 28. April 1890. (989)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang II zum Eydtkuhner Transit-Gütertarif. 1. Vom 15. Mai d. J. ab werden, jedoch nur für den Verkehr von den nachstehend unter 2, genannten Stationen, die Artikel „Kaolin" und „Kaolinerde" unter die Güter der 3. Kategorie Ausnahmetarifs 1 des Anhangs II zum Eydtkuhner Transit-Gütertarif vom 1. Januar 1889 eingereiht.

2. Von dem bezeichneten Tage ab werden die Stationen Amberg und Wernberg der K. B. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 1. Kategorie 3 des vorstehend unter 1. bezeichneten Anhangs für Kaolin- und Kaolinerdesendungen mit den folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Mark.

Nach Eydtkuhnen tr. von	Entfernung km	Ausnahmetarif 1 3. Kategorie zu 5 000 kg und darüber	zu 10 000 kg
Amberg	1173	2,50	2,08
Wernberg . . .	1178	2,40	2,00

Bromberg, den 27. April 1890. (990)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag 26 zum Staatsbahn-Gütertarife Berlin-Erfurt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für die Stationen Cöthen und Aken, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, neue Entfernung für die Stationsverbindung Berlin Anh.-Dr. Bhf.-Breslau (Oderhafen), ermässigte Entfernungen für Station Sagan einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Erfurt andererseits, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 29. April 1890. (991)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Am 15. Mai d. J. gelangen für die Beförderung von Bier in Wagenladungen zu 5 000 und 10 000 kg von München (Centralbhf., Ostbhf. und Südbhf.) nach Allenstein ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 27. April 1890. (992)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Der im Tarifheft III für den Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen vom 1. April 1890 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 18 (Metallwaaren etc.) für Wermelskirchen-Winnweiler wird mit Gültigkeit vom 15. Juni auf 2,23 ℳ für 100 kg erhöht.

Köln, den 30. April 1890. (993)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nachtrag V zum gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Am 15. Mai l. J. tritt der oben bezeichnete Nachtrag in Wirksamkeit. Derselbe enthält: Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern, Aenderungen der speziellen Bestimmungen für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung der Güterklassifikation und Aenderung und Ergänzung der Anlage D zum Betriebsreglement.

Exemplare sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungar. Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 29. April 1890. (994)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Frachtberechnung für Bier, Eisen und Glaubersalz. Die in dem Tarife, Theil II — Heft D, vom 1. Januar 1890 enthaltenen Frachtsätze, und zwar:

1. der Klasse A
2. „ „ B
   für den Verkehr zwischen Pilsen (K. K. St. B.) und Stationen der a. priv. Buschtêbrader Eisenbahn,
3. der Klasse A
4. des Spezialtarifes 1
   für den Verkehr von Aussig nach Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, dann nach Beraun und Pilsen (K. K. St. B.)

sind in Uebereinstimmung mit den bezüglichen Lokal-Gütertarifen auch für den direkten Frachtguttransport von

ad 1 Bier in Fässern, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Eisen (Roh-) etc. nach Position 128, 129 und 130 des Tarifes, Theil I, bei Aufgabe
in jedem Gewichte

ad 2 Eisen und Stahl wie ad 1 bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür,

ad 3 Glaubersalz bei Aufgabe in Mengen von
mindestens 5 000 kg
pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür und

ad 4 Glaubersalz bei Aufgabe in Mengen von
mindestens 10 000 kg
pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür vorläufig, d. i. bis zur Hinausgabe des nächsten Tarifnachtrages, im Instruktionswege zur Einführung gelangt.

Prag, am 28. April 1890. (995)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 36. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Mai 1890.

Inhalt:

Die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen.*)

Die Darstellung der wirthschaftlichen Bedeutung der Nebenbahnen in derjenigen Kürze, wie sie sich für einen Vortrag empfiehlt, ist eine etwas spröde Aufgabe, weil dieselbe, wenn ein auch nur annähernd vollständiges Bild gegeben werden soll, von gar vielen Seiten betrachtet werden muss. Man kann nämlich zu diesem Zwecke nicht umhin, zunächst den Begriff der „Nebenbahnen" festzustellen; dann muss man über deren inneres Wesen sowie über ihre Voraussetzungen und Wirkungen klar werden, und nicht minder nothwendig ist es, zu erkennen, wie sie geschichtlich geworden sind und welche Zukunft ihnen bevorsteht.

Beginnt man mit der Feststellung des Begriffs der „Nebenbahnen", so ist man zunächst gezwungen zur Untersuchung und Beantwortung der Frage: Was sind Eisenbahnen?

Man kann diesen Begriff von verschiedener Stellung aus näher beschreiben und festlegen, von rein juristischem Standpunkt aus, wie es das Reichsgericht gethan hat zum Zwecke der Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes, oder von rein technischem, oder auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkte.

Vom rein technischen Standpunkte aus wird man sehr schwer zu einer einfachen umfassenden Begriffsbestimmung gelangen können, eher schon vom volkswirthschaftlichen, und nur dieser ist bei Erörterung der vorliegenden Frage einzunehmen. Unter den in dieser Richtung von den verschiedenen Schriftstellern aufgestellten Begriffsbeschreibungen dürfte eine der besten diejenige sein, welche Ulrich in einem kleinen, im Jahrgange 1884 des im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" enthaltenen Aufsatze: „Ueber die Klassifikation der Eisenbahnen" entwickelt hat. Ulrich geht davon aus, dass als Kennzeichen einer Eisenbahn im volkswirthschaftlichen Sinne, „also der bekannten Einrichtung zur Beförderung von Personen und Gütern zu Lande" (nicht über Wasser oder durch die Luft) zweierlei gehört:

1. eine besonders eingerichtete Spur,
2. Anwendung maschineller Kraft.

Denn was das Erste betrifft, so liege in der Spurbahn eine wesentliche Eigenschaft des in Rede stehenden Transportmittels, indem hierauf die beiden wesentlichen Momente für die monopolistische Gestaltung des Eisenbahnbetriebes beruhen, nämlich die besondere Konstruktion der Fahrzeuge, sowie die Unmöglichkeit des Ausweichens zweier auf derselben Spurbahn sich entgegenkommenden Fahrzeuge.

Das zweite Erforderniss, „die Anwendung der maschinellen Kraft", sei selbstverständlich, weil erst durch diese Anwendung überhaupt der Begriff des gewöhnlichen Strassentransports umgeformt, auch erst hierdurch die Menge und die Eigenthümlichkeit der Vortheile erreicht werde, welche gegenüber der gewöhnlichen Beförderung durch Menschen- oder Thierkräfte die Eisenbahnen als etwas besonderes erscheinen lassen.

*) Vortrag, gehalten vom Ober-Regierungsrath Thomé im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover.

Hiernach hat man mit Ulrich

„unter Eisenbahn in volkswirthschaftlicher Bedeutung ein Transportmittel zu verstehen, durch welches zu Lande auf besonders dazu hergerichteter Spur, unter Anwendung maschineller Kraft, Menschen und Güter bewegt werden."

Nach dieser Begriffsbestimmung gehören also nicht zu den Eisenbahnen im volkswirthschaftlichen Sinne:

die schwebenden Seilbahnen, welche die Gegenstände zwar mit maschineller Kraft und auf besonders hergerichteter Spur, aber nicht zu Lande befördern;

die Strassenlokomotiven und Dampfwagen, welche ohne besonders hergerichtete Spur auf der gewöhnlichen Strasse sich fortbewegen;

die Pferdebahnen, weil die Anwendung maschineller Kraft fehlt.

Wenn man hiernach darüber klar geworden ist, welche Anlagen unter den Begriff „Eisenbahnen" fallen, bleibt weiter zu erörtern, wie man die verschiedenen vorhandenen Eisenbahnarten am besten klassifizirt, um hierdurch den Begriff der „Nebenbahn" zu gewinnen.

Auch hierfür kommt es auf den Standpunkt des Beurtheilers an.

Vom rein technischen Standpunkte sind Eintheilungen der verschiedensten Art versucht worden.

M. M. v. Weber, der im Jahre 1878 zufolge einer ihm durch den Preussischen Herrn Handelsminister gegebenen Anregung ein eingehendes und noch heute beachtenswerthes Werk über

„den staatlichen Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung"

herausgab, unterschied 4 Arten von Eisenbahnen:

1. Eisenbahnen mit normalem Spur- und Geschwindigkeitsmaass,
2. Eisenbahnen mit normalem Spur- und minderem Geschwindigkeitsmaass,
3. Eisenbahnen mit niederem Spurmaass,
4. Strassenbahnen.

Die 3 letzten Klassen glaubte er aber zusammenfassen zu können, indem er sie als „Bahnen minderer Ordnung" bezeichnete. Ueber diese Eintheilung meint jedoch Ulrich am a. O., dass sie insofern mangelhaft sei, als die 4. Klasse, Strassenbahnen, einerseits zuviel umfasse und andererseits in der Begriffsbestimmung zu unbestimmt sei, weil nicht hervorgehe, ob gefordert wird, dass die Bahnen in ihrer ganzen Anlage oder auch nur theilweise auf öffentlicher Strasse aufgelegt sein müssen.

Ulrich meint daher, es sei richtiger zu unterscheiden:

1. Eisenbahnen erster Ordnung oder Vollbahnen mit normaler Spur und derjenigen Ausrüstung, um alle Verkehrsgattungen, insbesondere auch den Schnellzugverkehr, bewältigen zu können.
2. Eisenbahnen zweiter Ordnung oder untergeordneter Bedeutung, die in technischer Konstruktion und Leistungsfähigkeit mehr oder weniger weit unter den Vollbahnen stehen, und welche entweder
   a) normalspurige, oder
   b) schmalspurige

   sind, je nachdem sie das landesübliche Spurmaass besitzen oder nicht.

Aber auch diese Eintheilung, welche übrigens darin eine Unterstützung findet, dass in Preussen bezw. Deutschland neben den für die Hauptbahnen geltenden Bestimmungen lediglich eine „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" erlassen ist, kann für die Darlegung der wirthschaftlichen Bedeutung der Nebenbahnen nicht verwendet werden, weil sie einerseits zu viel umfasst, nämlich auch diejenigen zahlreichen verschiedenartigsten Bahnanlagen, welche lediglich dem privaten Interesse dienen, und andererseits in der einzigen Unterscheidung von normal- und schmalspurigen Nebenbahnen zu allgemein gehalten ist. Es erübrigt daher festzustellen, was unter Nebenbahnen im volkswirthschaftlichem Sinne zu begreifen ist.

Einer der hervorragendsten Eisenbahnschriftsteller, Sax, glaubt in dieser Hinsicht unterscheiden zu müssen:

1. Hauptbahnen oder Bahnen erster Ordnung, d. h. solche, welche die Brennpunkte des politischen, sozialen und wirthschaftlichen Lebens verbinden, den gesammten staatlichen Zwecken und als Hauptarterien des Gesammtverkehrs dienen.
2. Nebenbahnen oder Bahnen zweiter Ordnung, welche die Verbindung untergeordneter, doch immerhin territorial ausgedehnter Theile des Staatskörpers mit dem Netze der Hauptbahnen herstellen.
3. Vizinal- oder Lokalbahnen oder Bahnen dritter Ordnung, welche ausschliesslich für die örtlichen Verkehrszwecke innerhalb engerer Wirthschafts- und Gesammtlebenskreise berechnet sind.

Mit dieser Eintheilung jedoch, welche auf einer Unterscheidung des weiteren und engeren Verkehrsgebiets beruht, ist praktisch schlecht fertig zu werden, weil die Feststellung der Grenzen zwischen diesen beiden Gebieten kaum möglich ist.

Eine bessere Eintheilung dagegen ergibt sich, wie Ulrich am angeführten Orte näher darlegt, wenn zunächst die Zweckbestimmung ins Auge gefasst und daher unterschieden wird zwischen

1. Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen und
2. Eisenbahnen, welche nur privaten Zwecken dienen.

Die ersteren theilen sich dann in solche von allgemein wissenschaftlicher Bedeutung und in solche von örtlicher Bedeutung, indem hier unter örtlichem Verkehr im Gegensatz zum direkten und Durchgangsverkehr der eigene Verkehr der von den fraglichen Eisenbahnen berührten Gegend zu verstehen ist, so dass also eine Bahn von lediglich örtlicher Bedeutung dann vorhanden ist, wenn ein direkter oder Uebergangsverkehr mit anderen allgemein wirthschaftlichen Bahnen von Schiene zu Schiene überhaupt nicht, oder nur mittelst Umladung in oder auf andere Fahrzeuge (trucs) stattfinden kann, indem ein Uebergang der Betriebsmittel von der einen auf die andere Bahn nicht möglich ist.

Derartige Bahnen örtlicher Bedeutung sind also im wesentlichen die schmalspurigen Eisenbahnen.

Die Bahnen allgemeiner Bedeutung glaubt Ulrich weiter unterscheiden zu müssen, und zwar mit Sax, in Haupt- und Nebenbahnen, da es aber hierbei schwierig ist, die Grenzen zwischen denselben dann zu finden, wenn es sich nicht um Seitenbahnen handelt, die nur an einem Ende an die Hauptbahn angeschlossen sind, so muss man hier auf die technischen Unterscheidungszeichen zurückgreifen, und gelangt dann zu folgender Eintheilung:

„Hauptbahnen sind solche, bei denen die einschlägigen Verkehrsverhältnisse es erforderlich erscheinen lassen, dieselben mit normaler Spur und derjenigen Ausrüstung anzulegen, um alle Verkehrsgattungen, insbesondere auch Schnellzugsverkehr, bewältigen zu können!"

„Nebenbahnen sind solche Bahnen, bei welchen in Berücksichtigung der einschlägigen Verhältnisse die an die Hauptbahnen zu stellenden Anforderungen, insbesondere betreffs der Schnelligkeit der Beförderung, oder der Tragfähigkeit der Spur — der Schienen —, oder betreffs dieser beiden zugleich —, zu beschränken und dementsprechend die bauliche Anlage und sonstige Ausrüstung einfacher, bezw. in der einen oder anderen Richtung anders geartet, als bei den Hauptbahnen einzurichten war."

Diese Eintheilung in Hauptbahnen, Nebenbahnen und örtliche Bahnen ist auch vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angenommen worden. Derselbe hatte allerdings bei erster Aufstellung seiner „Grundzüge der Gestaltung der sekundären Eisenbahnen" im Jahre 1876 alle Spurbahnen —

also auch die Pferdebahnen und die dem privaten Verkehr dienenden behandelt und hierfür 3 Gattungen unterschieden:

I. normalspurige Bahnen, welche an die Hauptbahnen anschliessen und auf denen eine Fahrgeschwindigkeit bis 40 km in der Stunde zugelassen werden soll,

II. normalspurige Bahnen, auf denen die Fahrgeschwindigkeit 15 km nicht übersteigen soll, mit den Unterabtheilungen

für Bahnen, auf welche die Betriebsmittel der Hauptbahnen übergehen können und

für Bahnen, auf welchen dies nicht der Fall ist;

III. schmalspurige Bahnen.

Diese Eintheilung hat aber der Verein bei der im Jahre 1884 in Angriff genommenen Revision der „Grundzüge“ verlassen, indem er unter Aufstellung des Erfordernisses eines Betriebes mittelst Elementarkraft und Adhäsion aus seinen Betrachtungen die Pferdebahnen, die Zahnrad- und Seilbahnen ausschied und folgende Eintheilung aufstellte (siehe Vorwort zu den Grundzügen für den Bau und Betrieb von Lokal-Eisenbahnen):

„Unter den Sekundärbahnen (Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung) sind zu unterscheiden:

a) normalspurige (= 1,435 m) Nebenbahnen, welche zwar in ihrem Oberbau im wesentlichen mit den Hauptbahnen übereinstimmen, auf welche daher sowohl Lokomotiven als auch Wagen der Hauptbahnen übergehen können, bei welchen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf, und bei denen, dem auf ihnen zu führenden Betriebe entsprechend, erleichternde Bestimmungen platzgreifen dürfen;

b) normal- oder schmalspurige Lokalbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre, jedoch vorwiegend dem Lokalverkehre, zu dienen haben, mittelst Dampfkraft durch Adhäsionsmaschinen betrieben werden, bei welchen ferner der grösste Raddruck in der Regel nicht mehr als 5 000 kg beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf.“

Dieser Eintheilung entsprechend hat dann auch der Verein „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Neben-Eisenbahnen“ und solche „für den Bau und Betrieb der Lokal-Eisenbahnen“ aufgestellt, und ebendieselbe Eintheilung ist noch jetzt von dem technischen Ausschusse des Vereins in dem für die diesjährige Hauptversammlung des Vereins zur Beschlussfassung gefertigten Entwurfe einer neuen Ausgabe der in Rede stehenden „Grundzüge“ beibehalten. Hiernach also würden bei der Erörterung der „Bedeutung der Nebenbahnen“ die Lokalbahnen, also die Strassenbahnen, Trambahnen und wie sie anders genannt sind, mit Fug und Recht ausser Betracht zu lassen sein. Eine solche Einschränkung würde aber weder der Bedeutsamkeit der ganzen Angelegenheit überhaupt, noch den wirklichen thatsächlichen Verhältnissen entsprechen, insbesondere deshalb, weil dann nicht nur die kleinen Strassenbahnen, sondern überhaupt alle Schmalspurbahnen auszuschliessen wären, mögen dieselben eine noch so räumliche Ausdehnung oder eine noch so hervorragende wirthschaftliche Bedeutung haben.

Es empfiehlt sich daher mehr, bei Betrachtung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Nebenbahnen alle Formen derselben, soweit sie dem öffentlichen Verkehre dienen, ins Auge zu fassen, und zwar im Anschlusse an einen Ausspruch des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Maybach, welcher im Jahre 1880 bei Begründung der ersten Sekundärbahnvorlage im Preussischen Abgeordnetenhause sagte: „Nicht gerade glücklich hat man alle die Bahnen, welche nicht Vollbahnen sind, Sekundärbahnen geheissen; dass nur in diesen Rahmen hinein eine ausserordentlich grosse Zahl von Eisenbahnen passt, Eisenbahnen, die zwar normalspurig für den grösseren Verkehr hergerichtet sind, aber — für kurze Zeit — nur sekundär betrieben werden, dann wieder solche, die von vornherein nur für geringen Verkehr hergerichtet sind und ebenso betrieben werden sollen usw., ist die Folge, und es wäre vielleicht besser gewesen, wenn statt des Fremdwortes man sich des Ausdruckes „Nebenbahnen“ bedient und diese nach 1., 2., 3. Klasse usw. kategorisirt hätte.“

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1923 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1953 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1955 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf den Verkehr der Wittenberge - Perleberger und der Perleberg-Wittstocker Bahn (Prignitzer Eisenbahn) mit den Vereins-Bahnen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1959 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend Vornahme von Reparaturen an Wagen der Französischen Ostbahn (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1975 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

Die Eisenbahnkommission des Herrenhauses hat die beiden Eisenbahngesetze (Sekundärbahnbau und weitere Verstaatlichungen betreffend) unverändert nach der Fassung des Abgeordnetenhauses angenommen und findet heute am 6. d. Mts. die Berathung dieser Gesetzentwürfe im Plenum des Herrenhauses statt.

Für dieselbe Plenarsitzung steht auf der Tagesordnung: mündlicher Bericht der Kommission für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag des Grafen Udo zu Stolberg: „zur Erleichterung des Versands von Getreide, Malz- und Mühlenfabrikaten aus den östlichen nach den westlichen Provinzen auf den Staatseisenbahnen einen Ausnahmetarif einzuführen, welcher für diese Verkehrsrichtung die bestehenden Frachtsätze auf weite Entfernungen in fallender Skala erheblich herabmindert (Berichterstatter: Graf von Frankenberg) und mündlicher Bericht derselben Kommission über die Petition des Bürgermeisters Steinhäuser zu Friedberg und Genossen als Vertreter Grossherzoglich Hessischer Gemeinden, welche bitten, von der für den Bau einer Bahn von Hanau nach Friedberg vom Preussischen Staate geforderten Entschädigung Abstand zu nehmen.

Die Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes in dem letzten Jahrzehnt.

Der „Staatsanzeiger“ berichtet: Seit dem Jahre 1880 ist für die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes ein Betrag von nahezu einer Milliarde Mark gesetzlich bewilligt worden. Hiervon entfallen — ungerechnet 60 Millionen Mark für Betriebsmittel — rund 475 Millionen Mark auf die Herstellung von 5 522 km neuer Eisenbahnlinien, darunter 64,5 Millionen Mark für 274 km Vollbahnen und 410,5 Millionen Mark für 5 248 km Nebenbahnen. Hierzu treten noch über 118 800 000 ℳ, welche in dem noch dem Landtage seit dem Februar d. J. vorliegenden Gesetzentwurf für weitere 903 km neue Bahnen (darunter 97 km Vollbahnen) vorgesehen sind, so dass der Gesammtbetrag der seit 1880 für Staatsrechnung ausgeführten resp. zur Ausführung vorbereiteten neuen Bahnlinien einschliesslich 500 km mit staatlicher Beihilfe von über 6 800 000 ℳ erbauter Privatbahnen nahezu 7 000 km umfassen wird. Dass die meisten Bahnen als Nebenbahnen gebaut und geplant sind, entspricht den wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnissen des Landes, da die Linien für den durch-

gehenden Verkehr im wesentlichen bereits hergestellt sind und zur Befriedigung örtlicher Verkehrsbedürfnisse sich Nebenbahnen mehr eignen als Vollbahnen. Hätte man unwirthschaftlicher Weise theure Vollbahnen auch da anlegen wollen, wo billige Nebenbahnen genügen, auch zweckmässiger sind, so hätten sehr viele wichtige Landestheile mit Schienenverbindungen noch nicht bedacht werden können.

Neben der Herstellung neuer Bahnlinien ist zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit bestehender Bahnstrecken auf einer Gesammtlänge von 1 800 km das zweite, zum Theil das dritte und vierte Geleis gelegt worden mit einem Kostenaufwande von 74,5 Millionen Mark. Der neue Gesetzentwurf vom Februar wirft weitere Mittel von nahezu 29 Millionen Mark für fernere 400 km aus.

Zur Anlegung grosser Rangir- und Sammelbahnhöfe, zur Erweiterung und Umgestaltung bestehender Bahnhöfe sind über 114 Millionen Mark aufgewendet, so für Düsseldorf über 16 Millionen, Frankfurt a/M. nahezu 22 Millionen, Halle 10 Millionen, Köln 24 Millionen, Hamburg und Altona bis jetzt nahezu 16 Millionen Mark usw. Der neue Gesetzentwurf sieht hierfür wieder über 50 Millionen vor, darunter nahezu 20 Millionen für Breslau, über 4 Millionen für Stettin, 5 Millionen für Buckau, 6,5 Millionen für Saarbrücken, über 8,5 Millionen für Oppeln und Gleiwitz, nahezu 5,5 Millionen für Beuthen mit Verbindung von Chorzow nach Kattowitz. Für sonstige Verbesserungen, wie Bahnhofsumbauten, Herstellung von Weichen und Signalstellwerken, Ausrüstung der Betriebsmittel mit durchgehenden Bremsen zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes, Erweiterung der Werkstätten usw. sind nahezu 169,5 Millionen Mark bewilligt und über 20,5 Millionen Mark beantragt. Zur Beschaffung von Betriebsmitteln sind — ohne die Betriebsmittel anlässlich des Baues neuer Bahnen — nahezu 95 Millionen Mark verwendet.

Alles in allem sind seit dem Jahre 1880 für neue Bahnen, zweite Geleise, Bahnhofsumbauten, Vermehrung der Betriebsmittel, Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes, Beihilfen zum Bau neuer Eisenbahnen im Extraordinarium des Etats und durch besondere Gesetze nicht weniger als über 1,2 Milliarden Mark bewilligt und beantragt.

Betriebsergebnisse im März d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für die 75 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 679,88 Kilometer, folgendes: Im März d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 56 Bahnen, mit zusammen 34 121,96 km, höher und bei 19 Bahnen, mit zusammen 1 557,92 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 65 Bahnen, mit zusammen 34 607,81 km, höher und bei 10 Bahnen, mit zusammen 1 072,07 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge), geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 549 612 529 *M.* (282 816 550 *M.* Stammaktien, 80 881 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 185 914 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 250,53 km, so dass auf je 1 km 169 084 *M.* entfallen.

Eröffnung der Eisfeld-Neubrunner Schmalspurbahn.

Am 1. d. Mts. ist die 18,0 km lange Schmalspurbahn von Eisfeld nach Unterneubrunn mit den Stationen Eisfeld Bahnhof, Eisfeld Stadt, Brünn, Brattendorf, Rother Hauck, Schwarzbach, Lichtenau und Unterneubrunn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden. (Siehe Bekanntmachung S. 378.)

Direktionsbezirk Frankfurt a/M.: Eröffnung der Neubaustrecke Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode.

Die Eröffnung der vorbezeichneten Neubaustrecke mit den Stationen Berga-Kelbra, Uftrungen und Stolberg-Rottleberode für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird voraussichtlich am 1. Juni d. J. stattfinden. (Siehe Bekanntmachung S. 378.)

Eröffnung von Stationen.

Die im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch gelegene, bisher auf den Güterverkehr der angeschlossenen Zechen beschränkte Station K r a y ist für die unbeschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern und die im Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M. an der Lahn gelegene Güter-Haltestelle F ü r f u r t für den Personen- und Gepäckverkehr am 1. Mai d. J. eröffnet worden. Am selben Tage wurde auch die bisher auf den Versand von Steinkohlen beschränkte Station H o s t e n b a c h der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Werrabahn: Haltestelle Marienthal.

An der Werrabahn wird am 1. Juni d. J. die Personen-Haltestelle Marienthal eröffnet werden.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Namen der Stationen Bliesbrücken (Pf. B.) und Mussbach sind in B l i e s b r ü c k e n bezw. M u s s b a c h - G i m m e l d i n g e n abgeändert worden; ferner haben die Stationen B e r g, E d e s h e i m, E i n ö d, F r a n k e n s t e i n, H a s s e l, H e i l i g e n s t e i n, H o c h s t a d t, L a m b r e c h t, R e i n h e i m, W e s t h e i m und W ö r t h den Zusatz „i. d. P f a l z“ erhalten.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau: Bahnbau.

U e b e r t r a g u n g d e s B a u e s d e r E i s e n b a h n e n v o n R a t i b o r b i s z u r L a n d e s g r e n z e i n d e r R i c h t u n g a u f T r o p p a u u n d v o n O t t m a c h a u b i s z u r L a n d e s g r e n z e i n d e r R i c h t u n g a u f L i n d e w i e s e a n d i e K ö n i g l i c h e E i s e n b a h n d i r e k t i o n z u B r e s l a u.

Das der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt:

a) zu R a t i b o r ist von der Leitung des Baues der Bahn von Ratibor bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Troppau,
b) zu N e i s s e von der Leitung des Baues der Bahn von Ottmachau bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Lindewiese,

entbunden und die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau mit dem Bau beider Eisenbahnlinien betraut worden.

Die Personenwagen der Berliner Stadtbahn

erfreuen sich ihrer zweckmässigen Einrichtung wegen einer allgemeinen Beliebtheit beim Publikum; besonders angenehm wird das Sitzen in den geräumigen, lichten Kupees auf zwar etwas schmalen, jedoch weit von einander gerückten Bänken, das verhältnissmässig ruhige Fahren in den Wagen und vorzugsweise das bequeme Ein- und Aussteigen empfunden. Es sind daher auch schon öfters Wünsche laut geworden, dass die für den Fernverkehr bestimmten Personenwagen eine ähnliche Einrichtung, durch welche das Ein- und Aussteigen erleichtert würde, erhalten möchten, indem dabei angenommen wird, dass eine solche Einrichtung sich ohne weiteres übertragen lasse. So brachte vor kurzem auch eine hiesige Zeitung zutreffende Mittheilungen über die Einrichtung der Stadtbahnwagen und sprach dabei die an sich richtige Ansicht aus, dass, da durch die tiefe Lage des Fussbodens und des ganzen Wagenkastens auch der Schwerpunkt tiefer gelegt sei, derartige Wagen in Schnellzügen jedenfalls ruhiger gehen würden, als die gewöhnlichen Personenwagen, und dass sie deshalb wahrscheinlich auch betriebssicherer sein würden.

Wie dem „Pr. Staats-Anz.“ von sachverständiger Seite mitgetheilt wird, liegen jedoch sehr gewichtige Bedenken vor, bei den gewöhnlichen Personenwagen den Fussboden ebenso tief zu legen, wie bei den Stadtbahnwagen. Bei der Wahl der Bauart für diese Wagen musste auf die eigenthümlichen Betriebsverhältnisse der Stadtbahn Bedacht genommen werden; es kam vor allen Dingen darauf an, den Wechsel der Personen auf den Stationen zu beschleunigen, um die Aufenthalte auf den vielen Stationen möglichst abzukürzen. Da es aus anderen Gründen nicht angängig erschien, zum Zweck des leichteren Ein- und Aussteigens hohe Bahnsteige anzuwenden, so musste man sich entschliessen, von der in der ganzen Welt gebräuchlichen und bewährten Bauart der Personenwagen abzuweichen und den Fussboden tiefer zu legen. Hierbei haben die Räder nicht mehr Platz unter dem Fussboden, treten vielmehr unterhalb der Sitzbänke in den Wagen und sind nur durch eiserne Radkasten verdeckt. Da für die Buffer und Zughaken durch internationale Vereinbarungen bestimmte Höhenmaasse über Schienenoberkante festgesetzt sind, so wird durch die Tieflage des Fussbodens eine besondere, sehr schwere Konstruktion erforderlich, um die Buffer in genügend sicherer Weise anbringen zu können, die Tragfedern haben über den Achsbuchsen keinen Platz und müssen sehr tief unterhalb derselben angebracht werden, ebenso ist die Anbringung der Bremsen sehr erschwert. Die für die Wagen des allgemeinen Verkehrs vorgeschriebenen sogenannten durchgehenden Zugapparate, welche für die Betriebssicherheit von der grössten Bedeutung sind, lassen sich nicht anbringen, und

endlich liegen alle Theile des Untergestells, der Achsen, Räder, Federn, Achsbuchsen usw. so versteckt, dass die Revision dieser Theile überaus schwierig ist.

Alle diese Uebelstände mussten mit der Tieflage des Fussbodens bei den Stadtbahnwagen in den Kauf genommen werden, doch konnte dies auch unbedenklich geschehen, weil bei der mässigen Geschwindigkeit der Stadtbahnzüge und ihrer geringen Zugstärke keine Gefährdung der Betriebssicherheit zu erwarten war. Anders würde es jedoch sein, wenn derartige Wagen in die schnellfahrenden schweren Züge eingestellt werden sollten; bei dem Fehlen der durchgehenden Zugapparate würden sich Stösse während der Fahrt und besonders beim Anfahren sehr unangenehm fühlbar machen; die Erschütterungen des Wagens durch die Buffer, welche nicht wie sonst direkt durch das kräftige Untergestell aufgenommen werden können, würden sehr heftig sein und könnten schon bei leichten Unfällen zu einer Zerstörung des Wagenkastens führen; bei Radreifenbrüchen ist die Gefahr sehr gross, dass abgelöste Reifenstücke in das Wageninnere geschleudert werden, auch würde es bei den kurzen Aufenthalten nicht möglich sein, die versteckt liegenden Theile am Untergestell so sorgfältig zu revidiren, wie dies bei den Schnellzügen unbedingt erforderlich ist. Es ist daher leider nicht möglich, auch bei den gewöhnlichen Personenwagen den Reisenden die Annehmlichkeit des erleichterten Ein- und Aussteigens, wie auf der Stadtbahn, zu bieten, da diese Annehmlichkeit nur erkauft werden könnte durch eine nicht zulässige Verringerung der Betriebssicherheit.

Der ruhige Gang der Stadtbahnwagen ist übrigens nur zum geringsten Theil auf die Bauart derselben zurückzuführen, von wesentlicherem Einfluss hierauf ist die geringe Zuggeschwindigkeit, sowie die vielfach gekrümmte Lage der Stadtbahn. Bekanntlich nehmen auch in den Schnellzügen Wagen, die im geraden Geleise schlecht laufen, alsbald einen ruhigen Gang an, wenn der Zug durch Krümmungen fährt.

Die unausgesetzten Bemühungen, durch verbesserte Bauart und Anwendung besonderer Einrichtungen die Personenwagen in den Schnellzügen und besonders die Schlusswagen zu einem ruhigen Lauf zu veranlassen, haben bisher nur theilweisen Erfolg gehabt; hoffentlich wird durch die in Aussicht genommene Einführung von vierachsigen Personenwagen eine wesentliche Besserung in dieser Beziehung herbeigeführt werden.

Der Bismarck'sche Eisenbahn-Salonwagen,

welcher seinerzeit dem Fürsten von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit der Bestimmung geschenkt worden war, dass derselbe auf allen Deutschen Vereinsbahnen frei befördert wird, hat diese Eigenschaft auch nach dem Austritt des Fürsten von seiner Stellung als Reichskanzler nicht verloren und wird derselbe auch fernerhin freie Fahrt auf den Deutschen Vereinsbahnen behalten.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover: Verkehrserleichterungen für den Personenverkehr und Ermässigung von Gütertarifen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover hat ihrem Bezirks-Eisenbahnrath von nachfolgenden Verkehrserleichterungen Kenntniss gegeben. 1. Die Bestimmung, nach welcher bei Einstellung von Salon- oder Schlafwagen mit mehr als 3 Achsen mindestens 20 Fahrkarten zu lösen sind, ist ausser Kraft gesetzt. An deren Stelle ist folgende Bestimmung getreten: „Für die Benutzung der eingestellten Salon-, Personen- oder Schlafwagen sind ohne Rücksicht auf die Achsenzahl eintache Fahrkarten 1. Klasse der betreffenden Zuggattung für diejenigen Personen, welche den Zug benutzen, mindestens jedoch für 12 Personen für jeden einzelnen Wagen zu lösen. Für Schlafwagen wird neben der tarifmässig vorgeschriebenen Anzahl von Fahrkarten I. Klasse eine Gebühr für die Benutzung der Schlafplätze nicht erhoben. 2. Bei Beförderung von Gepäck ohne gleichzeitige Lösung einer Fahrkarte ist die zu erhebende Mindestfracht, sofern das Gepäck in gewöhnlichen Personenzügen befördert wird, von 1 ℳ auf 50 ₰ ermässigt werden. 3. Bei Entnahme einer allgemeinen Zeitkarte oder einer Schülerzeitkarte für die Dauer von mindestens 6 Monaten werden auf Wunsch des Bestellers Theilzahlungen zugelassen. 4. Bei der Lösung von Familienzeitkarten wird jetzt von der Forderung einer ortspolizeilichen Bescheinigung über die Familienangehörigkeit abgesehen, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der Stammkarte dem Stationsvorsteher genau bekannt sind oder die Zugehörigkeit der betreffenden Personen durch andere amtliche Bescheinigungen nachgewiesen wird. 5. Schülerzeitkarten können, wenn der Unterricht an einzelnen Wochentagen Vor- und Nachmittags ertheilt wird, jetzt auch zu einer täglich zweimaligen Hin- und Rückfahrt benutzt werden.

Die Kgl. Eisenb.-Direkt. Hannover hat sodann dem Bezirks-Eisenbahnrath die nachfolgende Zusammenstellung von ermässigten Gütertarifen übergeben. Neue Ausnahmefrachtsätze sind eingeführt: a) für gewisse Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben. Der Einheitssatz beträgt 2,2 ₰ für 1 tkm auf Entfernungen bis 350 km, mit einer Abfertigungsgebühr von 70 ₰ für 1 t. Bei Entfernungen über 350 km ist für die Mehrstrecke ein Streckeneinheitssatz von 1,4 ₰ für ein 1 tkm eingerechnet. b) Für Torfstreu und Torfmüll von einzelnen Stationen des Hannoverschen Bezirks nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, den Berliner Staatsbahnhöfen und den östlich der Linie Calau-Ruhland belegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt. Die Sätze des Spezialtarifs III werden um 25 % ermässigt. Der Tarif ist nur vorübergehend gewährt. c) Für Schiefertafeln, Griffel und Märbel zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern in Ladungen von 10 000 kg von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Saal- und Werra-Eisenbahn, sowie von Stationen der Bayerischen Staatsbahnen nach den Elbe- und Weserhäfen, sowie nach Lübeck. Die Ermässigung besteht in der Anwendung der Sätze des Spezialtarifs II statt der bisher höheren Ausnahmesätze. d) Für Blei in Blöcken usw. zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern von Bernburg nach den Elbe- und Weserhäfen, sowie nach Lübeck. Der Einheitssatz beträgt 2,8 ₰ für 1 tkm nebst 1,20 ℳ Abfertigungsgebühr für 1 t. e) Für Rohblei zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern von Breubach und Lindenbach nach den Elbe- und Weserhäfen, sowie nach Lübeck. Den Ausnahmesätzen liegen die Taxen des Spezialtarifs III zu Grunde. f) Für Holzwaaren aller Art, sowie für Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet, ferner Schachteln aus Holz, soweit dieselben nicht zu den Holzwaaren des Spezialtarifs I gehören, kommen bei Aufgabe derselben als Frachtstückgut die Frachtsätze und Vorschriften des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter zur Anwendung. Eine weitere Ermässigung bestehender Ausnahmetarife hat stattgefunden: a) für Steinkohlen und Koks von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Elbe- und Weserhäfen bei Aufgabe in Quantitäten von 50 000 kg auf einen Frachtbrief. Die Ermässigung beträgt 50 ₰ für 1 t. b) Für Blei in Blöcken usw. von Lauterthal, Oker, Silberhütte, Münden i/H. nach den Elbe- und Weserhäfen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern. Der Einheitssatz beträgt 2,8 Pf. für 1 tkm und 1,20 ℳ Abfertigungsgebühr für 1 t. c) Für Salz, Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern von Artern nach den Elbe- und Weserhäfen sowie nach Flensburg, Kiel und Lübeck. Der Einheitssatz beträgt durchschnittlich 1,8 ₰ für 1 tkm nebst einer Abfertigungsgebühr von 30 ₰ für 1 t.

Hessische Ludwigsbahn: Verstaatlichungsversuche.

In den Hessischen Blättern dauert die Fehde darüber, ob die Ludwigsbahn jetzt zu verstaatlichen sei oder nicht, ungeschwächt fort. Entgegen dem Wormser Standpunkt, dass baldigste Verstaatlichung zu wünschen sei, und der Staat, wenn er 125 % in 3,5 % Obligationen zahle, immer noch ein gutes Geschäft machen werde, vertritt der „Mainz. Anz." die Ansicht, der Staat könne 1893 oder später weit vortheilhafter kaufen, trotz aller Unklarheiten der Konzessionsbedingungen, weil das Einlösungsrecht des Staates 1893 für die besten Linien beginne, und zwar zum Zwanzigfachen der Durchschnittsrente, was sehr viel weniger ausmachen werde, als der Staat heute bei freihändiger Verständigung zahlen müsste. Das Mandat des jetzigen Landtags gehe in wenigen Monaten zu Ende, man möge daher wenigstens jede Abstimmung über die Verstaatlichung bis zum nächsten Landtage aufschieben.

Eine Denkschrift der Wormser Handelskammer dagegen wiederholt im wesentlichen die für die Verstaatlichung längst geltend gemachten Gründe. Weiter wird behauptet, die Staatsverwaltung werde durch die Preussische Staatsbahn um 2 % des Aktienkapitals billiger wirthschaften, als es bisher geschehen ist. Ausserdem würde der Güterverkehr durch veränderte Instradirungen wesentlich gewinnen usw.

Aus dem Hessischen Landtage.

Die Zweite Kammer hat nach mehrtägigen Berathungen die Nebenbahnvorlage mit zusammen 20 500 000 ℳ gegen 10 893 000 ℳ der Regierungsvorlage erledigt und zugleich die Regierung ersucht, mit allen Mitteln auf die Ausführung einer Nebenbahn von Stockheim nach Frankfurt a/M. hinwirken zu wollen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Auf den 20. Mai ist eine Generalversammlung berufen, welche u. a. auch über die Aufnahme einer Anleihe von 1 000 000 ℳ behufs Beschaffung der Mittel zur Anlage eines Seitengeleises für die Herren Cramer & Buchholz in Rübeland im Harz, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Konvertirung der von den 5 % Prioritätsobligationen II. Emission noch vorhandenen Stücke zum Betrage von 154 800 ℳ Beschluss fassen soll.

Breslau-Warschauer Eisenbahn in 1889.

Der Gesammtverkehr des Berichtsjahres ist zwar hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, im Vergleich mit dem Verkehr der anderen Geschäftsjahre aber immerhin nicht ungünstig zu nennen. Der Personenverkehr ist sogar gegen das Vorjahr gestiegen, die Einnahmen sind aber um ein weniges hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, weil die Steigerung des Verkehrs sich ausschliesslich auf die IV. Wagenklasse erstreckte und ihr geringe Verkehrsverminderungen in den höheren Klassen gegenüberstehen. Im Güterverkehr haben von den regelmässig und dauernd zur Beförderung kommenden hauptsächlichsten Frachtartikeln u. a. Steinkohlen einen weiteren Rückgang erfahren und zwar um rund 2 600 t gegen 1888 und 4 400 t gegen 1887. Eine erfreuliche Verkehrszunahme ist dagegen wieder bei den Artikeln Holz und Salz zu verzeichnen. Da auch der übrige Frachtverkehr sich nicht ungünstig weiter entwickelt hat, so beträgt die Gesammtverminderung gegen das Vorjahr nur 5,4 % in der Frequenz und 5,0 % in der Einnahme.

Vereinnahmt wurden im Personen- und Gepäckverkehr 140 121 ℳ, im Güterverkehr 215 183 ℳ und aus sonstigen Quellen 36 476 ℳ, zusammen 391 780 ℳ. Die Ausgaben betrugen 238 695 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 153 085 ℳ. Nach Abzug der satzungsgemässen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds mit 40 239 ℳ, der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen mit 35 205 ℳ, der persönlichen Gewinnantheile mit 3 604 ℳ und der Eisenbahnsteuer mit 1 848 ℳ bleibt der Betrag von 72 517 ℳ zur Verfügung der auf den 6. d. Mts. einberufenen Generalversammlung. Von diesem Betrage sollen $1^1/_8$ % Dividende auf 4 005 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien vertheilt und der Rest von 227 ℳ auf Rechnung des Jahres 1890 übertragen werden.

Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft.

Die Verkehrsverhältnisse der Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft haben sich in den Jahren 1888 und 1889 wie folgt gestellt:

			1888	1889
1. Gesammtfrequenz:				
a) im Bahnverkehr		Ctr.	1 942 300	2 108 344
b) „ Schifffahrtsverkehr .		„	3 884 967	3 518 959
2. Gesammteinnahmen und Ausgaben:				
a) im Bahnverkehr	Einnahmen	ℳ	66 367,25	70 863,62
	Ausgaben	„	35 154,01	34 310,10
b) „ Schifffahrts-verkehr . .	Einnahmen	„	1 001 783,70	887 846,39
	Ausgaben	„	750 128,64	766 117,97

3. Spezielle Angaben im Schifffahrtsverkehr:

	1888		1889	
	Quanten in Ctr. rot.	ℳ	Quanten in Ctr. rot.	ℳ
a) im Verkehr mit Frankfurt a/O.				
Verkehr Stettin-Frankfurt a/O.	450 000	61 729	540 000	77 479
Verkehr Frankfurt-Stettin	143 000	18 375	103 000	15 092
b) im Verkehr mit Breslau				
aa) Bergverkehr:				
Verkehr Stettin-Breslau .	975 000	213 819	1 030 000	210 695
„ Hamburg-Berlin-Breslau	375 000	173 230	474 000	209 121
bb) Thalverkehr:				
Verkehr Breslau-Stettin .	738 000	172 045	404 000	85 380
„ „ -Berlin-Hamburg	416 000	142 379	224 000	85 728
Kohlenfrachten-Verkehr .	731 000	140 293	719 000	148 630
	1 885 000	454 717	1 347 000	319 738

Waarenprobesendungen durch die Briefpost.

Nach einem Erlasse des Staatssekretärs des Reichs-Postamts sind von jetzt ab im inneren Deutschen Verkehr Waarenproben bis zu einer Ausdehnung von 30 cm in der Länge, 20 cm in der Breite und 10 cm in der Höhe zur Beförderung mit der Briefpost gegen die bestehende ermässigte Taxe zugelassen.

Aus Belgien.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 15. April d. J. vorgelegten Geschäftsberichte für das Jahr 1889 betrugen die eigentlichen Betriebseinnahmen 1 199 155,86 Frcs. (gegen 1 121 841,35 Francs im Vorjahre) bezw. unter Zurechnung anderer Erträge 1 200 961,37 Frcs. und die Betriebsausgaben 635 238,11 (628 317,73) Francs, also 52,97 % der Einnahmen. Der verbleibende Betriebsüberschuss von 565 723,26 Frcs. ermässigt sich nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie nach Deckung anderer Lasten auf 258 636,53 Frcs., hierzu treten an verschiedenen Zinsen bezw. an Uebertrag aus dem Vorjahre 25 746,30 Francs, der hiernach zur Verfügung der Aktionäre stehende Ueberschuss von 284 382,83 Frcs. wurde zur Vertheilung eines Gewinnes von je 23 Frcs. auf den Antheilschein im Nennwerthe von 500 Frcs. verwendet; der nach Bestreitung dieser 230 000 Francs verbleibende Rest von 54 382,83 Frcs. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Antwerpen-Genter Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 1. März d. J. vorgelegten Geschäftsbericht für 1889 betrugen die Betriebseinnahmen 1 197 136 (1 143 666) Frcs., die Betriebsausgaben 699 995 (710 076) Frcs., also 58,55 (62,09) % der Einnahmen und der Betriebsüberschuss 497 141 (433 590) Frcs. Auf die Antheilscheine wurde ein Gewinn von 22 Frcs. gegen 19 Frcs. im Vorjahre und 18 Frcs. in 1887 vertheilt.

Gent-Terneuzener Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 11. März d. J. vorgelegten Geschäftsbericht für 1889 betrugen die Einnahmen 540 141 (468 249) Frcs., die Ausgaben 274 912 (259 575) Frcs. oder 50,90 % der Einnahmen und der Betriebsüberschuss 265 229 (208 674) Frcs. Der zur Herstellung des Gleichgewichts der Gewinn- und Verlustrechnung fehlende Betrag, welcher Ende 1888 noch 148 886 Frcs. betrug, ist Ende 1889 auf 70 615 Frcs. ermässigt worden und dürfte im nächsten Jahre voraussichtlich ganz gedeckt werden können.

Konzessionsertheilung.

Durch Königlichen Erlass vom 9. April d. J. hat die Nationale Nebenbahngesellschaft die Konzession für eine Eisenbahn von Eecloo nach der Grenze bei Schoondyke erhalten; der Staat betheiligt sich mit 141 000 Frcs. am Anlagekapital.

Strassenbahnen.

Die Gesellschaft der Nationalen Strassenbahnen in Antwerpen hat für das Betriebsjahr 1889 einen Gewinn von 78 Frcs. auf jeden der das Gesellschaftskapital bildenden 1 600 Genussscheine vertheilt.

Die Süd-Antwerpener Strassenbahngesellschaft hat für das Jahr 1889 an die Antheilscheine im Nennwerthe von je 100 Frcs. wie im Vorjahre 6 Frcs. und an die Genussscheine, 1,50 Frcs. gegen 1 Frc. in 1888 als Gewinn vertheilt.

Die Antwerpener See-Strassenbahngesellschaft hat für das Jahr 1889 an die Antheilscheine einen Gewinn von 95 Frcs. (oder 19 %) gegen 80 Frcs. im Vorjahre vertheilt.

Die Strassenbahngesellschaft in Verviers hat für 1889 einen Gewinn von 20 Frcs. gegen 22 Frcs. im Vorjahre an die Antheilscheine vertheilt.

Die Genter Strassenbahn-Aktiengesellschaft erzielte in dem am 31. Oktober 1889 beendeten Betriebsjahre ein Reinerträgniss von 44 648 Frcs. gegen 45 639 Frcs. im Vorjahre bei einem Aktienkapital von 750 000 Frcs. und 442 250 Frcs. Schuldverschreibungen.

Zu dem am 21. März d. J. abgehaltenen Verdingungstermine für eine Vorort-Strassenbahn von dem Luxemburger Bahnhof in Brüssel nach dem Ninoveplatz sind zwei Angebote eingegangen; das eine, von der Nationalen Nebenbahngesellschaft ausgehend, bietet der Stadt eine jährliche Abgabe von 17 200 Frcs., das zweite, von der Allgemeinen Schmalspurbahngesellschaft ausgehend, nur eine solche von 6 000 Frcs.

Kempische Stoomstram-Maatschappij.

Am 22. Dezember 1889 hat sich unter dem Namen „Kempische Stoomstram-Maatschappij" mit einem Kapitale von 110 000 Frcs. (eingetheilt in 110 Antheilscheine von je 1 000 Frcs.) eine Aktiengesellschaft gebildet, welche sich die Pachtung und Betreibung von Nebenbahnen sowohl in Belgien als auch im Auslande als Ziel gesetzt hat.

Verschiedenes.

Die Regierung ermächtigte die Vizinalbahnen-Gesellschaft, eine 3 % Anleihe von 15 Millionen Francs aufzunehmen. Die Société Générale betheiligt sich an der Erbauung der Eisenbahnlinie Mudania-Brussa.

Aus der Schweiz.

Aus dem Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements vom Jahre 1889.

Von 21 aus dem Vorjahre übergeschriebenen und 26 im Berichtsjahre neu hinzugekommenen Konzessionsgesuchen wurden nachstehende durch Ertheilung der Konzession erledigt: für eine schmalspurige Strassenbahn in der Gemeinde Bern; für eine schmalspurige Strassenbahn von Flüelen nach Altorf; für eine Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen nach Mühleck; für eine schmalspurige Eisenbahn von Davos nach Samaden; für eine Eisenbahn von der Zürcherisch-Schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis zum Bahnhof Schaffhausen; für eine Eisenbahn von Solothurn nach Münster; für schmalspurige Eisenbahnen im Kanton Genf; für eine Zahnradbahn von Brienz nach dem Rothhorn; für eine Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen.

Auf eine Eisenbahn Chur-Thusis-Filisurbrücke, eventuell Bellaluna, wurde nicht eingetreten. Zurückgezogen wurden die Konzessionsbegehren für 3 Seilbahnen im Kanton Graubünden, vom Kurhaus Tarasp nach Vulpera, von Pontresina nach der Alp Languard und von St. Moritz nach Oberalpina, sowie ferner dasjenige für eine Zahnradbahn von Grindelwald nach der Wengern-Scheidegg. Als noch nicht spruchreif wurden auf das folgende Jahr 31 Konzessionsgesuche übertragen.

Grund zu der Verschiebung gab in einzelnen Fällen der Umstand, dass sich die Kantonsregierungen über ihre Stellungnahme zu den Projekten noch nicht schlüssig gemacht haben, und bei den Strassenbahnen überall der Mangel einer Verständigung der Bewerber mit den kompetenten kantonalen bezw. lokalen Behörden in betreff der Benutzung öffentlicher Strassen.

Infolge unbenutzten Ablaufs und Nichtverlängerung der bezüglichen Fristen sind erloschen: die Konzessionen einer elektrischen Eisenbahn von Territet nach Montfleuri, einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten und einer Verbindung der Lausanne-Echallensbahn mit der Lausanne-Ouchybahn. Fristverlängerungen langten im Laufe des Jahres 1889 17 ein, während aus dem Vorjahre noch 3 pendent waren.

Die Betriebseröffnung folgender Linien wurde nach vorangegangener Prüfung bewilligt: der Zürichbergbahn, der Brünigbahnstrecke Alpnachstad-Luzern; der Pilatusbahn; der Theilstrecke Genf-St. Julien; der Beatenbergbahn; der Schmalspurbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-fonds; der Linie Genf-Bernex-Laconnex; der Appenzeller Strassenbahn von St. Gallen nach Gais; der Theilstrecke Landquart-Klosters; der Langenthal-Huttwylbahn; der Schmalspurbahn von Echallens nach Bercher. — Verpfändungen wurden im Berichtsjahr nach vorausgegangener Publikation 12 Bahnen bewilligt. Ferner ist der Nordostbahn zum Zwecke der Konversion bezw. Beschaffung der Mittel zur Rückzahlung der nicht zur Konversion angemeldeten, auf 28. Februar gekündeten Titel ihres zu 4% verzinslichen Anlehens von 5 Millionen Francs die Eintragung im Pfandbuch einer neuen Emission von 10 000 Obligationen im Nennwerthe von zusammen 5 Millionen Francs auf Rechnung des Gesammtanlehens von 160 Millionen Francs unter der Bedingung bewilligt worden, dass im gleichen Nennwerthe von 5 Millionen Francs konvertirte oder rückbezahlte Titel des eingangs genannten Anlehens zur Löschung gebracht werden.

Zahl, Art und Länge der zu Ende des Jahres 1889 im Betrieb oder im Bau befindlichen Bahnen resümiren sich wie folgt: Hauptbahnen: Schnellzuglinien 1 570,559 km; andere Linien des eigenen Netzes 966,670 km, und im Baubeginn 36,900 km; Filialbahnen 79,075 km. Ausländische Bahnen: Schnellzuglinien 34,519 km; andere Linien 28,968 km. Uebrige Normalbahnen 221.199 km; Schmalspurbahnen 183,073 km und im Baubeginn 19,276 km; Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken 71,731 km und im Baubeginn 59,327 km; Zahnradbahnen 29,671 km und im Baubeginn 9,2 km; Schmalspurbahnen mit Luftlokomotoren im Baubeginn 3,00 km; Schmalspurbahnen mit elektrischen Lokomotoren 10,374 km; Bahnen mit Pferdetraktion 25,257 km; Seilbahnen 7,436 km und im Baubeginn 1,747 km. Totallänge dieser Bahnen 3 228,532 km, und im Baubeginn 130,983 km.

Zweispurig sind im Betrieb 263,989 km; einspurig, mit Bahnkörper für 2 Geleise 545,109 km; einspurig, mit Bahnkörper für 1 Geleise: 1 870,914 km und im Bau 36,900 km. Von den im Betrieb stehenden Bahnen sind in Summa normalspurig 2 951,690 km und schmalspurig 276,842 km.

11 neue Tunnel sind in 1889 für den Bahnbetrieb eröffnet worden; die Gesammtlänge dieser Tunnel beträgt 1 893,09 m. Der 1 185 m lange Tunnel im Lopperberg (Hergiswil-Alpnachstad) ist der längste unserer Schmalspurtunnel. 15 Tunnel waren Ende 1889 im Bau. Die Erweiterung der Tunnel behufs Legung des zweiten Geleises auf Airolo-Faido war Ende 1889 beinahe vollendet und repräsentirt in Summa eine bedeutende Leistung (etwa 3 600 laufende Meter Erweiterung in 8 verschiedenen Tunneln). In 1890 werden die übrigen Haupttunnel der Bergstrecke der Gotthardbahn successive zur Ausführung gelangen. Es bleiben im ganzen 19 Tunnel, welche auf einer Gesammtlänge von etwa 8 100 m noch zu erweitern sind.

Eine Anzahl neuer Brücken ist auf den im Berichtsjahre dem Betriebe eröffneten Linien zu notiren. Den ersten Rang nimmt in dieser Beziehung die Bahn Landquart-Davos ein. Auch die noch im Bau befindlichen Linien Viège-Zermatt, die Schmalspurbahnen im Berner Oberland, die Seilbahn am Monte Salvatore usw. haben verschiedene eiserne Brücken. Eine erhebliche Leistung ist die Erstellung der Brücken für das zweite Geleise auf der Strecke Airolo-Faido, umfassend 6 grössere Brücken von 23—63 m Oeffnung und eine Anzahl kleinerer Objekte unter 20 m Oeffnung. Der bevorstehende Ausbau der übrigen Theilstrecken der Berglinie Erstfeld-Biasca, für welche die Brückenarbeiten zur Vergebung bereits ausgeschrieben sind, wird die Verdoppelung von weiteren 34 eisernen Brücken, mit 46 Oeffnungen von 20—75 m, und eine grössere Zahl von Objekten unter 20 m Oeffnung umfassen. Anlässlich eines Lawinensturzes, der im März 1889 bei Erstfeld eine kleine Bahnbrücke fortriss, worauf eine hölzerne Nothbrücke erstellt und binnen etwa 4½ Stunden fahrbar gemacht wurde, hat das Departement die Bahnverwaltungen auf die Vortheile der rechtzeitigen Bedachtnahme auf Vorkehren zur prompten Wiederherstellung von Brücken aufmerksam gemacht, welche z. B. durch Hochwasser usw. beschädigt werden, wie es hier oder dort fast alljährlich vorkommt. Die meisten Bahnen glauben für solche Eventualitäten genügende Vorräthe von Nothhölzern bei der Hand zu haben, sei es auf ihren eigenen Werkplätzen, sei es in den Holzlagern von Privaten, welche in grosser Anzahl längs der Bahnen vorhanden sind und einen prompten Transport auf etwa gefährdete Punkte gestatten.

Der Stand der Schwellen in den durchgehenden Hauptgeleisen der Hauptbahnen ergibt zu Ende 1889 in Prozenten der Länge dieser Hauptgeleise:

	Eisenschwellen	Eichenschwellen	Gemischte Holzschwellen oder Weichholzschwellen
Centralbahn	50,0	—	50,0
Nordostbahn	25,8	—	74,2
Gotthardbahn	24,6	52,5	22,9
Suisse Occidentale	20,8	30,2	49,0
Jura-Bern-Luzernbahn	7,2	—	92,8
Vereinigte Schweizerbahnen	3.6	4,9	91,5
6 Hauptbahnen	23,3	13,0	63,7

Der Stand der Schienen in den durchgehenden Hauptgeleisen der Hauptbahnen ergibt zu Ende 1889 in Prozenten der Länge dieser Hauptgeleise:

	Stahlschienen	Eisenschienen
Gotthardbahn	90,5	9,5
Jura-Bern-Luzernbahn	65,0	35,0
Vereinigte Schweizerbahnen	62,2	37,8
Nordostbahn	58,8	41,2
Suisse Occidentale	55,0	45,0
Centralbahn	45,0	55,0
6 Hauptbahnen	59,3	40,7

Der Stand der Verriegelungen zur Sicherung solidarisch richtiger Stellung von Weichen und Stationsdeckungssignalen beträgt zu Ende 1889 in Prozenten der Zahl von Stationen, welche überhaupt Weichen besitzen: Gotthardbahn 77%, Centralbahn 55 %, Vereinigte Schweizerbahnen 34 %, Jura-Simplonbahn 20 % und Nordostbahn 7 %.

Der Stand der Signalglocken zu Ende 1889, in Prozenten der damit zu versehenden Bahnlängen, ergibt bei Tössthalbahn 100%, Gotthardbahn und Vereinigten Schweizerbahnen 87%, Centralbahn 67 %, Jura-Simplonbahn 39 % und Nordostbahn 14 %.

Stand der Strecken- resp. Wärtertelephone zu Ende 1889:

	Mit Leitung für Glockensignale verbunden km	Unabhängig km
Vereinigte Schweizerbahnen	119,400	—
Centralbahn	—	18,190
Gotthardbahn	19,937	—
Jura-Simplonbahn	23,206	—
Nordostbahn	12,500	—

Sowohl die Streckentelephone als auch die Glockensignale haben im allgemeinen gute Dienste geleistet und es wird auch vom Publikum, welches auf der Bahn und über die Bahn verkehrt, der Nutzen der Signalglocken bereits geschätzt.

Die rasche Entwickelung des elektrischen Lichtwesens und der Leitungen für elektrische Energie bringt es mit sich, dass die Zahl der Querungen von elektrischen Starkstromleitungen mit Bahnlinien sich von Jahr zu Jahr vermehren. Behufs Wahrung der Bahnsicherheit bei solchen Anlagen wurden entsprechende Regeln entworfen und zur Anwendung gebracht.

Mittlere Entfernung der Wärterhäuser auf den Hauptbahnen:

Gotthardbahn	1 Wärterhaus auf	1,8 Bahnkm
Centralbahn	1 „ „	2,2 „
Jura-Simplonbahn	1 „ „	2,3 „
Vereinigte Schweizerbahnen	1 „ „	5,7 „
Nordostbahn	1 „ „	12,7 „

Am Ende des Berichtsjahres bestand der Schweizerische Lokomotivpark aus 622 Normalbahnlokomotiven und 95 Spezialbahnlokomotiven. Die Vermehrung gegenüber 1888 um 52 Stück beruht auf der Indienststellung von 59 Stück, welcher eine Ausrangirung von 7 Stück entgegensteht. Auch gegenwärtig sind wieder 66 Lokomotiven zum Theil in Arbeit, zum Theil in Bestellung, wovon 7 für die Gotthardbahn und 6 für die Centralbahn, im Auslande. Von den in Arbeit befindlichen Maschinen bieten die Duplex-Compound-Tenderlokomotiven der Gotthardbahn und der Centralbahn ein besonderes Interesse. Die erstere ruht auf 2 Untergestellen mit je 3 gekuppelten Achsen und soll ein Dienstgewicht von 84 t haben.

Ende 1889 besassen die Normalbahnen einen Personenwagenpark, welcher 4 409 Achsen zählte, die sonstigen Bahnen 813 Achsen. Die Vermehrung gegenüber 1888 beträgt 230 Achsen, wovon 217, d. h. 95 %, schmalspurige. Bei einzelnen Bahnen sind in neuerer Zeit bei starkem Verkehr eine Art Sommerwagen, welche zeitweise zum Personen- oder dann zum Gütertransport dienen, zur Verwendung gekommen.

Stand der Gepäckwagen zu Ende 1889: 704 Achsen für Normalbahnen und 54 Achsen für sonstige Bahnen.

Stand der Güterwagen: gedeckte: 8 824 Achsen für Normalbahnen und 160 Achsen für sonstige Bahnen; offene: 9 297 Achsen für Normalbahnen und 332 für sonstige Bahnen.

Ende 1889 waren im ganzen 283 Geschwindigkeitsmesser verschiedener Systeme im Gebrauch und 98 weitere in Bestellung. Auch die Durchführung der kontinuirlichen Bremsen macht stetige Fortschritte. Dabei ist ein erfreulicher Umschwung zu Gunsten eines einheitlichen Systems für unsere Hauptbahnen eingetreten, so dass für weitere Anschaffungen nur mehr die automatische Luftdruckbremse in Frage zu kommen scheint. Der Stand zu Ende 1889 in Prozenten aller Fahrzeuge der betreffenden Kategorie ist folgender:

	Lokomotiven für Schnell- und Personenzüge	Personenwagen	Gepäckwagen und Bahnpostwagen
Hauptbahnen	67,6	24,5	35,2
Nebenbahnen	25,5	14,7	13,8
Schmalspurbahnen	85,5	78,0	75,8
Total	65,2	26,6	36,3
davon Luftdruckbremsen	39,3	19,7	28,3

In der Wagenbeheizungsfrage hat der Bundesrath mit Beschluss vom 1. Juli 1889 einen Entscheid dahin getroffen, dass zur Durchführung der Dampfheizung ein Termin von 5 Jahren festgesetzt wurde. Heute sind 18,4 % der Personenwagen mit Dampfheizung versehen.

Die Gesammtzahl der Zugverspätungen ist von 2 872 im Vorjahre auf 5 306 im Jahre 1889 gestiegen, wovon allerdings 3 444 auf Verspätungen der Anschlussanstalten (Eisenbahnen, Dampfschiffe, Post) und Zollhalte zurückzuführen sind. Die 1 862 übrigen, d. h. die sogen. eigenen Verspätungen repräsentiren durchschnittlich 0,55 % der gefahrenen Züge.

Im Eisenbahnbetrieb hat die Zahl der zur Anzeige gelangten Unfälle die hohe Ziffer von 498 erreicht; 174 mehr als im Vorjahre, nämlich:

	1889	1888
Entgleisungen in Ausweichungen	32	27
„ auf offener Bahn	20	21
Zusammenstösse in den Stationen	17	13
„ auf offener Bahn	2	7
Sonstige Unfälle	427	256

Diese Unfälle hatten, abgesehen von anderweitigem Schaden, 46 Tödtungen und 369 mehr oder weniger erhebliche Verletzungen von Personen zur Folge. Die eingetretene Vermehrung der Unfälle muss zum grössten Theil auf eine genauere Berichterstattung der Verwaltungen zurückgeführt werden. Eine grosse Zahl der Unfälle ist wieder auf die Geringschätzung der Gefahren des Eisenbahnbetriebes durch Bahnangestellte und Publikum zurückzuführen, so namentlich:

die Tödtung von			die Verletzung von		
Reisenden	Bahnbediensteten	dritten Personen	Reisenden	Bahnbediensteten	dritten Personen
4	1	2	11	15	1[1]
—	10	19	—	16	14[2]
1	1	—	5	19	—[3]

Das Departement hat sich mehrfach veranlasst gesehen, sowohl für den speziellen Fall Abhilfe zu verlangen, als auch allgemeine Anweisungen an die Verwaltungen zu erlassen. Von den letztern sind zu notiren: die Einladung, bei der Erstellung von Anlagen und Einrichtungen das genügende Lichtraumprofil zu wahren; die Aufforderungen zu verschärfter Aufsicht behufs Verhütung von Kuppelungsbrüchen und zu pünktlicherer Einhaltung der Revisionstermine der Wagen; die Anregung zur Sicherung der Kommunikation von einem Fahrzeug zum andern; die Einladung, rückwärts geschobene oder gestossene Rangirzüge in zureichender Weise zu avisiren und zu decken.

Deckung des Defizits in den Pensions- und Hilfskassen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Das am 1. Januar 1890 in Kraft getretene Bundesgesetz schreibt vor, dass das Defizit, welches sich in den Pensions- und Hilfskassen gemäss einer nach versicherungstechnischen Grundsätzen aufzustellenden Bilanz ergibt, von der betreffenden Gesellschaft gedeckt werden soll. Zunächst sind nun die Statuten der Hilfskassen mit dem neuen Gesetz in Einklang zu bringen, und sind auf Grund dieser neuen Statuten die versicherungstechnischen Bilanzen aufzustellen, was bis jetzt noch von keiner Gesellschaft vollzogen wurde. Bis jetzt sind die Bilanzen und deshalb auch die Defizits nicht festgesetzt. Diese sollen angeblich bei der Centralbahn 3⅓, der Nordostbahn gar 7 und den Vereinigten Schweizer Bahnen 6 Millionen Francs betragen, werden aber mit diesen Summen überschätzt. Beträchtlich dürfte das Defizit bei der Simplonbahn sein.

Jura-Simplonbahn.

Die nicht in neue 4½ % Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn konvertirten 5 % Prioritätsaktien der Schweizer Westbahn werden vom 30. April d. J. ab mit 600 Frcs. in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie und der Internationalen Bank in Berlin eingelöst.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath beschloss, die Dividende für 1889 mit 33 Frcs. = 6³⁄₅ % in Vorschlag zu bringen, wobei noch ein namhafter Betrag für Dotirung der Reserve verfügbar bleibt. Für das Vorjahr waren bekanntlich 5³⁄₅ % vertheilt worden.

Aus Italien.

Westsizilianische Eisenbahnen (Palermo - Marsala - Trapani).

Aus dem soeben erschienenen Bericht für das abgelaufene Geschäftsjahr ist folgendes hervorzuheben. Die Einnahmen haben sich von 1 438 276 L. in 1888 auf 1 494 587 L. in 1889 erhöht. Die Ausgaben sind infolge der höheren Kohlenpreise um 31 897 L. gewachsen. Trotzdem hat sich das Prozentverhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben verringert, es betrug im vorigen Jahre nur noch 72 %. Bedeutend sind die Ersparnisse in den ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen hat die Umlaufsteuer der Regierung der Gesellschaft 27 721 L. Mehrkosten verursacht. Das Vermögen der Gesellschaft hat sich von 43 961 173 L. in 1888 auf 44 008 408 L. in 1889 erhöht. Zur weiteren Vermehrung der Gesellschaftsmittel, besonders zu dem Zweck, verschiedene neue Linien auszubauen, wurde bekanntlich in der Hauptversammlung vom 27. März v. J. beschlossen, eine Prioritätsanleihe von 4 Millionen auszugeben. Der Aufsichtsrath hält jedoch einstweilen 3 Millionen hierfür ausreichend. Die Verhandlungen mit den Sizilianischen Eisenbahnen wegen Verschmelzung mit denselben haben bisher noch zu keinem Ergebniss geführt, da die Frage des Kaufstempels, auf welchen die Regierung besteht, noch nicht in befriedigender

---

[1] Infolge Auf- und Abspringens bei in Bewegung befindlichen Fahrzeugen.

[2] Infolge unvorsichtigen Ueberschreitens der Geleise und Gehens in denselben.

[3] Infolge unvorsichtigen Benehmens in fahrenden Zügen.

Weise gelöst werden konnte; dieselben befinden sich noch in der Schwebe. Die Bilanz ergibt folgende Zahlen: die Einnahmen betrugen 3 746 318 L., dagegen betrugen die diversen Steuern 241 177 L., die Generalunkosten 129 748 L., die Verwaltungsspesen 74 502 L., die ausserordentlichen Spesen 19 492 L., die Betriebsspesen 1 074 941 L., die ausserordentlichen Betriebsspesen 221 449 L., der Obligationendienst erforderte 1 103 940 L., zusammen Unkosten 2 865 249 L., daher verbleibt ein Ueberschuss von 881 066 L., der wie folgt Verwendung findet: Bereits gezahlte Abschlagsdividende 15 L. = 660 000 L., Superdividende 5 L. = 220 000 L., Ueberweisung an den Reservefonds 1 069 L. Da am 31. März nicht der dritte Theil des Aktienkapitals, wie es § 33 des Statuts vorschreibt, in der Versammlung vertreten war, konnte auch nicht die Berathung wegen Aufnahme einer Anleihe zur Diskussion gestellt werden, es wurde daher beschlossen, eine ausserordentliche Hauptversammlung dieserhalb auf den 18. Mai einzuberufen.

Dampftram- und kleine Nebenbahnen.

Dampftram S. Giuliano-Mestre-Miranda-Noale. Die beiden Ingenieure, welche die Konzession für diese Linie beantragt hatten, haben sich bewogen gesehen, ihren Antrag zurückzuziehen und anderen Bewerbern freies Feld zu lassen.

Trambahn Vercelli-Biella. Nachdem bereits am 4. März die landespolizeiliche Untersuchung behufs Abnahme stattgefunden, wobei sich verschiedene Anstände herausstellten, ist nach Behebung dieser Schwierigkeiten der freie Verkehr auf der Linie mit 1. April vom Minister gestattet worden. Die neue Bahn läuft längs der vor kurzem erbauten Provinzialstrasse Vercelli-Quinte-Collobiano-Bussonengo-Fomigliana-Masazza-Benna-Candelo-Biella, und ist gegen den bisherigen Weg, die Eisenbahn Vercelli-Santhià-Biella, um 10 km kürzer. Den Betrieb leitet vorläufig die Vercelleser Trambahngesellschaft; Konzessionär ist H. Mabille zu Marismont in Belgien.

Dampftram Lugo-Fusignano-Alfonsine. Die „Lombardia" schreibt: „Die Regierung hat einen jährlichen Zuschuss von 40 000 L. für den Betrieb dieser Trambahn bewilligt, so dass eine schleunige Wiederaufnahme des Betriebes zu erhoffen ist; diese amtliche Fürsorge hat den besten Eindruck gemacht."

Dampftrams in der Provinz Ferrara. Die Provinzialverwaltung hat den Bau dieser Linien, welche Ferrara mit Cento, Ponte Lagoscuro, Copparo, Ostellato, Codigoro und Comacchio verbinden sollen, genehmigt.

Dampftram Ostiglia-Polesella. Den Provinzialbehörden von Rovigo wird dieser Entwurf, welchen alle betheiligten Gemeinden in entgegenkommender Weise unterstützen wollen, empfohlen.

Dampftram Pavia-Mailand. Nach der „Lombardia" ist der Bau einer neuen Tramlinie in diesem Zuge gesichert, welche die verkehrsreichen Flecken S. Genesio, Bornasco, Vidigulfo, Landriano und Bescapè berühren soll.

Seilbahn von Sant'Anna zu Genua. Der Bau wird derart gefördert, dass diese vom Portelloplatz nach der Magentastrasse führende neue Verbindung im August dem Betrieb wird übergeben werden können. Die Linie misst 357 m Länge, hat an beiden Enden 20 pCt., in der Mitte 14 pCt. Steigung und besitzt zwei Schienenstränge. Der Betrieb wird durch Wasserdruck erfolgen und die Auffahrt 2 Minuten dauern.

Römische Omnibus- und Trambahngesellschaft. Durch Gesellschaftsbeschluss wurde das Aktienkapital auf die Hälfte, also auf 2 500 000 L. heruntergesetzt, nachdem bei dem letzten Jahresschluss das gesammte bewegliche und unbewegliche Vermögen nach allen Abschreibungen auf einen Werth von 3 514 932 L. veranschlagt worden. Betriebseinnahme aller Art und sonstige Einnahmen waren zusammen 2 075 804 L., Gesammtausgabe 2 090 444 L.

Jahresberichte zweier Trambahnen für 1889.*)

a) Conaveser Central- und Ringbahn. Trotz der allgemein schwierigen Verhältnisse des Jahres hat durch die stetige Steigerung des Güterverkehrs die Gesammteinnahme nicht nur den Ausfall in der Personenbeförderung gedeckt, sondern sogar gegen das Vorjahr ein Mehr ergeben. Es wurden 214 440 Personen (um 2 780 weniger) und 46 048 t Frachtgut (um 4 800 t) mehr befördert, wobei die Züge insgesammt 152 426 km (um 1 000 km mehr) durchliefen. Vereinnahmt wurden insgesammt 421 932 L. oder 10 291 L. für jedes Kilometer, wobei die Trambahn Rivarolo-Cuorgnè gegen das Vorjahr 350 L. für 1 km weniger, die Eisenbahn Settimo-Rivarolo um 450 L. für 1 km mehr erbrachte; an Eisenbahnzügen wurden 3 650, an Tramzügen 3 940 gefahren. Der Betrieb kostete 5 648 L. auf 1 km oder rund 54,5 % der Betriebseinnahme. Die Aktien erhielten ausser der satzungsmässigen Verzinsung von 5 % (8,75 L. für die Aktie) noch je weitere 3,25 L. als Dividende.

Aus dem Bericht ist noch hervorzuheben, dass auf der Strecke Settimo-Rivarolo Ergänzungsbauten aufgeführt, sämmtliche Bauten der Strecke Rivarolo-Castellamonte vollendet und die Vorarbeiten für die weitere Verlängerung Castellamonte-Pont, auf 1 180 000 L. ohne Rollmaterial veranschlagt, getroffen wurden; ferner sind die Vorbereitungen für die Umwandlung der Trambahn Rivarolo-Cuorgnè in eine Lokalbahn von gleicher Beschaffenheit wie die übrigen Strecken eingeleitet worden. (Damit wird die bisherige eigenartige Verbindung von Eisenbahn und Tram ihr Ende erreichen. D. Red.)

b) Piemonteser Dampftramways. Einnahme 742 958 L. (darunter Personen 472 150 L., Güter 245 640 L., Postdienst 9 225 L.), Ausgabe 727 030 L. (darunter 556 928 L. an Betriebsausgabe, Verwaltungskosten, Abgaben usw. und 169 263 L. für Verzinsung und Abzahlung); Reinertrag 15 928 L. Betriebslänge war 160 km mit 173 km Baulänge und 170 km Telegraphen- und Telephonlänge, Rollmaterial 30 Lokomotiven (0,19 für 1 km), 85 Gepäck- und Güterwagen (0,53 für 1 km) und 200 Personenwagen (1,37 für 1 km).

In den letzten 3 Jahren stellten sich die Einnahmen auf:

	für Personen L.	für Güter L.	zusammen L.
1887 . . .	462 112	227 810	689 923
1888 . . .	480 182	268 830	749 013
1889 . . .	471 780	246 010	717 790

*) Die erstere dieser Trambahnen ist wegen der ungewöhnlichen Doppelbeschaffenheit des Unternehmens von Interesse. D. Red.

Aus Russland.

Russische Ernteaussichten.

Aus Kiew schreibt man der „Frankf. Ztg.": Erst jetzt lässt sich ein klares Bild über den Saatenstand in Südrussland gewinnen. Wie bekannt, sind die Märzwinde die gefürchteten Störenfriede einer günstigen Entwickelung der Saaten; da dieselben dieses Jahr nur sehr mässig und vereinzelt auftraten, so darf man auch in Rücksicht darauf zuversichtlich der Zukunft entgegensehen. Das Gouvernement Kiew, Podolien und Wolhynien, speziell aber die Ukraine, also die ganze Strecke der Fastower Bahn, zeigen einen Stand der Wintersaaten, wie man einen solchen selbst vor 2 Jahren nicht gesehen, die Pflanze ist kräftig und in voller Ueppigkeit und so entwickelt, dass etwaige Nachtfröste, wenn dieselben nicht gar zu heftig auftreten, nicht zu zerstören imstande sind. Auch die Gouvernements Kursk, Czernigow, Pultava und Bessarabien bis an die Grenze des Gouvernements Cherson zeigen einen sehr üppigen Saatenstand, das Gouvernement Cherson, besonders aber der südliche Theil des Gouvernements, also etwa zwischen Olviopol und Odessa zeigen, dass dort die Kahlfröste einigen Schaden zugefügt haben; es wird dort viel Wintersaat umgepflügt und entweder mit Sommerung besät oder für Zuckerrübenbau verwandt. Im grossen ganzen dürfen wir, falls nicht unvorhergesehene Fälle eintreten, einer reichen Ernte entgegen sehen.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die „Kuryer Warszawsk" meldet, dass der Verkehrsminister die Beschlüsse der letzten Generalversammlung der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn bestätigt und die Absendung eines Bevollmächtigten nach Petersburg verlangt hat, um den Vertrag mit der Staatsregierung über Ankauf der Warschau-Bromberger durch die Warschau-Wiener Bahn zu unterzeichnen.

Russische Weichselbahn.

Der Vorstand beschloss, eine neue Handelsagentur in Danzig zu errichten, um durch Erleichterung des Getreidehandels die Transporte der Weichselbahn zuzulenken. In einer am 16. d. Mts. in Danzig abgehaltenen Konferenz, an welcher die Preussischen Eisenbahnvorstände theilnahmen, sind bereits endgültige Beschlüsse für die Etablirung dieser Agentur getroffen worden. Zum Vorsteher der Agentur ist ein Beamter der Russischen Südwestbahnen ausersehen.

Grosse Russische Eisenbahn.

Nach der Bilanz der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft wird eine Superdividende von 2,5 R. vertheilt werden können.

Baltische Bahn.

Die Verwaltung ist nach Petersburg verlegt. Die Regierung will von ihrem statutarischen Rechte, die Bahn am 11. Februar 1893 anzukaufen, Gebrauch machen.

Russische Südwestbahn.

Die Direktion der Russischen Südwestbahn macht bekannt, dass vom 11./23. d. Mts. bis auf weiteres die Frachtsätze für Kerosin, Naphta, Naphtaprodukte und Rückstände in ihren Cisternenwagen von 750 Pud von der Petroleumstation zu Odessa nach den folgenden Grenzstationen behufs Ausfuhr erhoben werden: nach Grajewo für 1 Pud 11,07 Kop., nach Wolotschisk für 1 Pud 6,03 Kop., nach Radziwilow für 1 Pud 8,74 Kop., nach Ungheni für 1 Pud 3,28 Kop., nach Sosnowice über Iwangorod für 1 Pud 15,09 Kop., nach Granitza über Iwangorod für 1 Pud 15,03 Kop., nach Alexandrowo über Kowel für 1 Pud 15,54 Kop., nach Mlawa und Illowo über Kowel für 1 Pud 14,22 Kop.

Russische Bahnprojecte in Persien.

Bei dem Bau von Bahnen in Persien, zu welchem die bekannten Russischen Unternehmer Polakor und Mereines die Konzession erhalten haben, ist auch ein Konsortium Französischer Kapitalisten betheiligt.

Verschiedenes.

Französische Eisenbahnen: Dividenden.

Die Französische Ostbahn zahlt für 1889 35 Frcs., die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn 55 Frcs. Dividende.

Belgien: Internationale Schlafwagen-Gesellschaft.

Aus Brüssel wird geschrieben: Dem Betriebsberichte für das Jahr 1889 ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft bei einer Einnahme von 4 648 783 Frcs. einen Gewinn von 2 447 508 Frcs. erzielt hat. Nach Abzug der Kosten, Zinsen usw. bleibt ein Reingewinn von 744 938 Frcs. übrig. Davon erhalten die Aktionäre 6½ %, also 32,50 Frcs. für die Aktie, Dividende und 116 056 Frcs. werden einem ausserordentlichen Reservefonds überwiesen, so dass die Gesammtreserve die Höhe von 1 177 049 Frcs. erreicht. Die Agenturen haben einen Gewinn von 74 228 Frcs. erzielt gegen 30 396 Frcs. im Vorjahre. Im Betriebe sind 251 Eisenbahnwagen und 32 Gepäckwagen im Werthe von 16 053 946 Francs. Bestellt sind 19 Wagen und 1 Gepäckwagen. Der Orient-Expresszug hat 42,34 % und der Süd-Expresszug 50,67 % mehr als im Vorjahre erbracht, dagegen haben die Züge Paris-Bordeaux und der Klubtrain über Calais ungünstige Ergebnisse geliefert. Die Gesellschaft errichtet neue Luxuszüge zwischen Calais und Brindisi, zwischen Calais-Paris Rom und zwischen England und der Schweiz. Auch geht der Süd-Expresszug künftig 3 Mal wöchentlich gegen jetzt 2 Mal. Die Gesellschaft hat ihre Kontrakte mit der Gotthardbahn erneuert und mit der Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée einen neuen zwölfjährigen Vertrag für die Linien Algiers abgeschlossen.

Eisen- und Kohleneinfuhr nach Italien aus Deutschland und aus England.

Fast die gesammte Einfuhr an Eisen und Steinkohle, deren die Italienische Industrie bedurfte, ist von den obengenannten beiden Ländern bewirkt worden, und zwar in 1889: Eisen aus Deutschland 803 800 t, aus Grossbritannien 167 300 t, zusammen 971 100 t; Kohle aus Deutschland 127 653 t, aus Grossbritannien 3 621 000 t, zusammen 3 748 653 t. Gegen 1888 hat die Einfuhr an Eisen um 166 156 t zugenommen, wovon 130 700 t auf den Deutschen Antheil entfallen, wogegen an Steinkohle 205 802 t mehr eingeführt wurden, von denen nur 56 802 t aus Deutschland stammten. In Prozenten der Einfuhr in Italien ausgedrückt lauten die Zahlen: Eisen aus Deutschland 82,77 %, aus England 17,23 %; Kohle aus Deutschland 3,53 %, aus England 96,47 %. Auf die gesammte Ausfuhr der beiden Güter aus den beiden Reichen bezogen, stellt sich deren Ausfuhr nach Italien auf: Eisen = 8,50 % Deutscher, 4 % der Englischen Ausfuhr; Kohle = 1,50 % Deutscher und 12 % Englischer Ausfuhr.

Rom Seehafen.

Anfangs vorigen Monats hat der mit der Prüfung des Oberholtzer'schen Entwurfes betraute Ausschuss in Rom eine Sitzung abgehalten, zu welcher auch Vertreter der Minister des Krieges, der Marine und der öffentlichen Arbeiten, sowie der Provinz und der Stadt Rom erschienen waren. Nach dem Plan des genannten Ingenieurs soll ein an der Sohle in gerader Linie 40 m breiter und 10 m tiefer Kanal von der Meeresküste in der Nähe von Fusano bis unmittelbar an den thalartigen Einschnitt, in welchem die Basilica S. Paolo liegt, geführt werden, wo ein Hafen herzustellen wäre.

Nach Darstellung der strategischen, sowie bautechnischen Gesichtspunkte, sowie derjenigen des Schiffsverkehrs erhob die Versammlung keine grösseren Bedenken, obgleich der Entwurf nicht als ein besonders leicht auszuführender zu bezeichnen ist. Sie hat vielmehr die Nothwendigkeit einiger verbessernder Abänderungen anerkannt, welche sich auf die Tiefe des Kanals, die Hafenanlage und einige nebensächliche Punkte bezogen. Die Wasserführung im Kanal gab keinen Anlass zur Besprechung, da diese Frage als endgültig entschieden anzusehen ist. Dagegen verlangte der Ausschuss und gab der Verfasser des Entwurfes Aufklärung über die Bedingungen des Kostenanschlages; es wurde schliesslich ein Berichterstatter damit beauftragt, eine dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu überreichende Ausarbeitung über die Verhandlungen in einer demnächstigen Sitzung des Ausschusses zur Genehmigung und Vollziehung vorzulegen.

Bücherschau.

„Titulaturen, weltliche und geistliche, Deutsche und fremdländische.“ Eine Studie von E. M. Richard. Im Verlag von Fr. Koch in Leipzig, Schützenstrasse 4. 112 Seiten. Preis 1 ℳ.

Leben wir auch zu Ausgang des 19. Jahrhunderts, so hat sich doch noch immer eine Menge schriftlicher Formen erhalten, deren Nichtbeobachtung in der Regel als ein Verstoss gegen die jetzt herrschende Sitte angesehen wird. Wir machen deshalb auf das vorstehend aufgeführte Werkchen aufmerksam. Es gibt wohl kaum eine gebräuchliche Titulatur in Deutscher, Französischer, Englischer, Holländischer, Italienischer usw. Sprache, über die man sich in der Richard'schen Studie nicht ohne weiteres zu unterrichten vermöchte. Beamte jeder Art, Kaufleute (insbesondere die Korrespondenten in fremden Sprachen), namentlich aber Bewerber um irgend einen Posten oder um ein Amt werden nicht bereuen, das mit grossem Fleiss zusammengestellte, objektiv gehaltene Werk sich angeschafft zu haben. Das Buch kann, ausser durch jede Buchhandlung, auch direkt von Fr. Koch gegen vorherige Einsendung des Betrags bezogen werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode. Die Eröffnung der vorbezeichneten Neubaustrecke für die Beförderung von Personen in II.—IV. Wagenklasse, Gepäck, Güter, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird voraussichtlich am 1. Juni d. J. stattfinden.

Ueber die Verkehrsbeziehungen, welche für die an dieser Bahnstrecke belegenen Stationen Berga-Kelbra, Uftrungen und Stolberg-Rottleberode in Aussicht genommen sind, ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 28. April 1890. (996)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird die Schmalspurbahn Eisfeld-Unterneubrunn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Für dieselbe ist die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 maassgebend. Die Beförderung von Personen und Gütern erfolgt auf Grund des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie des Tarifs unter den in demselben besonders angegebenen Einschränkungen.

Hildburghausen, im April 1890. (997)
Die Betriebsverwaltung.

---

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 al. 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir zur Kenntniss, dass auf der Lokalbahn Hatna - Kimpolung zwischen den Stationen Kaczyka-Strigoia, wegen Dammrutschung, der Güterverkehr vom 20. d. Mts. auf cirka 3 Wochen eingestellt ist.

Wien, am 29. April 1890. (998)

3. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge eingetretener Abrutschung zwischen den Stationen Bartos-Lehotka und Körmöczbánya (Kremnitz) wurde der Güterverkehr auf der Budapest-Ruttkaer Linie am 17. April l. J. eingestellt und am 21. desselben Monates wieder eröffnet.

Budapest, am 29. April 1890. (999)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen,
für den Direktor der Hauptsektion für allg. Verwaltung und Betrieb.

4. Güterverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. kommen für den Verkehr zwischen Swinemünde, Station des Direktionsbezirks Berlin, einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin II, den 1. Mai 1890. (1000)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der vom 15. April 1890 ab gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 13 für die Beförderung von Cement, Kalk (gewöhnlichem und hydraulischem) und Gyps in Wagenladungen von 10 000 kg findet vom 10. Mai l. J. ab auch im Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen, sowie der Zürichsee-Dampfbootstationen andererseits mit der Maassgabe Anwendung, dass den nach den bezüglichen Tarifentfernungen sich ergebenden Taxen folgende Beträge zugeschlagen werden:

a) im Verkehre zwischen Basel B. B. und den Zürichsee-Dampfbootstationen: 6 Cts. für 100 kg;

b) im Verkehre zwischen Waldshut und
1. den Zürichsee-Damfbootstationen: 9 Cts.
2. den übrigen Schweizerischen Stationen: 3 Cts.
} für 100 kg.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. April 1890. (1001)

Generaldirektion.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Die auf den Preussischen Staatseisenbahnen bis auf weiteres versuchsweise unter besonderen Bedingungen gestattete Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) und Kleie in Wagenladungen auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) wird vom 1. Mai 1890 ab unter den gleichen Bedingungen auch im oben bezeichneten Verbande zugelassen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Berlin, im April 1890. (1002MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Aus Gründen der Betriebssicherheit werden auf der Blankenburg-Tanner Eisenbahnstrecke Sendungen von langem Holze, bei dessen Verladung infolge seiner Länge zwischen 2 Wagen Kuppelbäume erforderlich sind, nur in Mengen von mindestens 15 000 kg befördert.

Diese Bestimmung gilt für den Lokal- und sämmtliche direkte Verkehre.

Blankenburg Harz, den 30. April 1890.

Die Direktion (1003)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
A. Schneider.

Für den Verkehr zwischen einzelnen Lothringischen wie Stationen der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und Ludwigshafen/Mannheim trs. Wasserweg andererseits werden die in den Südwestdeutschen Tarifheften 1 und 5 für Ludwigshafen und Mannheim vorgesehenen Frachtsätze der Wagenladungsklassen ab 1. Mai d. J. um 0,06 ℳ für 100 kg ermässigt. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 29. April 1890. (1004)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

1. Vom 15. Juni neuen Stils 1890 ab werden die im I. Nachtrag zum Theil I des Tarifs für den Kursk-Kiewer Verkehr vom 15/27. September 1889 enthaltenen Getreidefrachtsätze von den nachbenannten Stationen der Charkow-Nikolajewbahn nach Pillau um die folgenden Beträge erhöht: Rjschow 0,14 R., Charkow, Nowaja-Bavaria, Ljubotin, Walki, Merefa, Budy, Mortschik, Maximowka je 0,15 R., Bogsduchow, Guly, Jablotschnoje, Achtyrka je 0,16 R.. Trostjanetz, Boromlja, Syrowatka je 0,17 R., Sumy, Golowaschewka je 0,18 R. und Wiry und Bjelopolje um je 0,19 R. für 10 000 kg (610 Pud).

2. Vom bezeichneten Tage ab werden gleichfalls die im 1. Nachtrag zum Theil I des Tarifs für den Libau-Romnyer Verkehr vom 15/27. September 1889 enthaltenen Getreidefrachtsätze von den nachstehend genannten Stationen der Charkow-Nikolajewbahn nach Pillau um die folgenden Beträge erhöht: Kowjagi 0,01 R., Rjschow 0,14 R., Charkow, Nowaja-Bavaria, Ljubotin, Walki, Merefa, Budy je 0,15 R., Rublewka, Goblino je 0,46 R., Weseli-Podol, Chorol, Ramodan je 0,47 R., Seitscha 0,50 R., Lochwitza 0,52 R., Juskowitzi 0,54 R. und Bjelowod um 0,56 R. für 10 000 kg (610 Pud).

Bromberg, den 29. April 1890. (1005)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 2. Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag XIII zur Einführung. Derselbe enthält Erweiterungen des Klassentarifs durch Aufnahme der Stationen Forst und Ostritz, Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Holz, Erweiterungen und Aenderungen der Ausnahmetarife für Kleie, Wolle, Thon und Glassand, ferner einige früher bereits veröffentlichte Erweiterungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist bei den bekannten Dienststellen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 2. Mai 1890. (1006)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Im **Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverbande** wird mit dem 15. Mai d. J. die Station Löningen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn in den direkten Güterverkehr mit den Verbandsstationen der Niederländischen Bahnen aufgenommen. Näheres ist bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung zu erfahren.

Elberfeld, 1/5. 1890. (1007)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Budapest St.-E.-G. u. U. St.-B.	2,00 ℳ
Csáta	2,26 „
Esztergom-Nána	2,00 „
Ipolyság	2,54 „
Léva	2,55 „
Pozsóny	1,61 „
Budapest St.-E.-G. u. U. St.-B.	1,95 „
Csáta	2,21 „
Esztergom-Nána	1,95 „
Ipolyság	2,49 „
Léva	2,50 „
Pozsóny	1,56 „
Budapest St.-E.-G. u. U. St.-B.	2,36 „
Csáta	2,62 „
Esztergom-Nána	2,36 „
Ipolyság	2,90 „
Léva	2,91 „
Pozsóny	1,97 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 26. April 1890. (1008)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau wird der an der Strecke Oppeln-Vossowska zwischen den Stationen Oppeln und Chronstau belegene Haltepunkt Derschau am 1. Juni d. J. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Berlin, den 6. Mai 1890. (1009)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

---

6. Verdingungen.

Verdingung von Ausrüstungsgegenständen zur Dampfheizungseinrichtung von Lokomotiven, Tendern und Wagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen Ausrüstungs-Gegenstände zur Dampfheizungseinrichtung für Lokomotiven, Tender und Wagen und zwar:

Loos I, 46 Stück Dampfentnahme-Ventile für Lokomotiven,
Loos II, 80 Stück Rohrkuppelungen zur Verbindung der Heizleitung zwischen Lokomotive und Tender,
Loos III u. IV, 400 Stück Anschlussstutzen mit Absperrhahn,
Loos V, 205 Satz Armaturtheile zur Schlauchkuppelung und 23 Stück Schlusshähne mit Befestigungsbügel,
Loos VI u. VII, 527 Stück Regulirhähne,
Loos VIII, 229 Stück Stellvorrichtungen,
Loos IX, 108 Satz Verbindungsstücke für Heizschlangen,
Loos X und XI, 1420 Stück Tragfüsse für Heizkörper,
Loos XII, 2078 Stück Anschlussflanschen

beschafft werden. Lieferungsbedingungen nebst 8 Blatt Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 6 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Ange-

bot auf Lieferung von Ausrüstungs-Gegenständen zur Dampfheizungseinrichtung zu dem auf Donnerstag, den 22. Mai 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 2. Mai 1890. (1010)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Lieferung von 16 Stück offenen Güterwagen soll vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen sind im Büreau der Unterzeichneten einzusehen, auch gegen Einsendung von 1 ℳ. von uns zu beziehen.
Schriftliche Offerten mit der Bezeichnung „Lieferung von Güterwagen" und postmässig verschlossen werden bis zum 18. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, erbeten.
Altona, den 3. Mai 1890. (1011)
Die Betriebsdirektion
der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn.

Verdingung von Heizkörpern, Röhren und Ueberschraubmuffen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen
a) 712 Stück vollständige Heizkörper mit Anschlussstutzen und Flansch in 3 Loosen,
b) 3 725 laufende Meter patentgeschweisste Heiz- und Leitungsrohre in 3 Loosen und
c) 492 Stück Ueberschraubmuffen zur Verbindung der Rohre in einem Loose
zur Dampfheizungseinrichtung für Wagen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ. in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Heizkörpern, Röhren usw. zur Dampfheizungseinrichtung" zu dem auf Mittwoch, den 21. Mai 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 2. Mai 1890. (1012)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von
60 000 Stück Normal - Unterlagsplatten und
60 000 „ Schienenschrauben
soll verdungen werden.
Die bezüglichen Lieferungsbedingungen liegen im Dienstzimmer unseres Ober-Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf postfreien Antrag gegen Einsendung von 1 ℳ. für jedes Exemplar bezogen werden.
Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum Sonnabend, den 17. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.
Glückstadt, den 1. Mai 1890. (1013)
Die Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Für ein Basaltwerk werden 1 200 m (1 m ca. 15 kg) **Feldbahn** mit Stossverbindung und 6 **Rollwagen** (ca. 1 m Kubikinhalt) zu kaufen gesucht.
Offerten beliebe man unter F. H. postlagernd Waldsassen, Oberpfalz, einzusenden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 37. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Mai 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen.

(Fortsetzung aus Nr. 36.)

Die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen liegt selbstverständlich zuvörderst in der Bedeutung der Eisenbahnen überhaupt. Worin diese besteht, darüber bedarf es wohl keiner weiteren Ausführung. Man darf kurz sagen, die Eisenbahnen bedeuten die heutige Civilisation, sie sind die Grundlage des modernen Staatslebens in seinem ganzen Gefüge der Völkerentwickelung auf Grundlage des durch die Eisenbahnen umgestalteten Weltverkehrs. Eine besondere Bedeutung haben aber die Nebenbahnen in ihrer Beziehung zu dem stärkeren Bruder, den Hauptbahnen, und diese Bedeutung beruht auf der Entwickelung des Eisenbahnwesens. Dasselbe hat sich bekanntermaassen nicht langsam durch Jahrhunderte hindurch entwickelt wie das sonstige Transportmittelwesen, sondern es erschien, wie M. M. von Weber in seiner Einleitung zu dem Buche: „Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung“ sagt, sozusagen über Nacht, wie durch ein Wunder, mit seinen weltumgestaltenden Attributen, fertig aus dem Haupte seiner Erzeuger springend, mitten in einer grossen reichen Kultur. Da musste zu allererst seine hohe Bedeutung für die aus den Abkürzungen der Entfernungen erwachsenden Vortheile ins Auge fallen und dies geschah in so hellem, gewissermaassen blendenden Lichte, dass zunächst nur auf dies Ziel hingesteuert und Bahnen geschaffen wurden, welche die Bestimmung hatten, die Brennpunkte des grossen Weltverkehrs und Welthandels mit einander in Verbindung zu bringen. Rücksichtslos wurde daher die Trasse der ersten grossen Bahnen nur für diesen Zweck ausgesucht, und, da man von den Erfolgen überzeugt war, ebenso rücksichtslos in der Verwendung von Baugeldern verfahren. Hierdurch erreichten die Herstellungskosten einen so hohen Stand, dass man zunächst lediglich aus finanztechnischen Gründen sich veranlasst sah, bei neuen Bahnprojekten auf eine Herabminderung der Kosten zu sinnen. England war es, welches mit diesem Beispiel voranging und schon in den 60er Jahren sich bemühte, in Schottland Bahnen herzustellen, welche nur 90—100000 ℳ für das Kilometer kosteten, während die Kosten der sonstigen Vollbahnen bereits bis auf 400000 ℳ für das Kilometer herangewachsen waren.

Gleichzeitig machte sich aber neben diesem finanztechnischen Bedürfnisse für die bereits vorhandenen Bahnen die Nothwendigkeit geltend, die Verzinsung ihres gewaltigen Anlagekapitals, für welches der gehoffte grosse Weltverkehr die nöthigen Einnahmen nicht brachte, durch Eröffnung neuer Einnahmequellen zu sichern. Schon aus der Beobachtung des Verkehrs auf der Hauptlinie war man allmählich zu dem Schlusse gekommen, dass der aus den eigenen Stationsorten sich ergebende Verkehr fast so wichtig, wenn nicht in vielen Fällen wichtiger als der von auswärts kommende Durchgangsverkehr sei, und diese Ueberzeugung musste um so mehr wachsen, je mehr die grossen Erwartungen auf eine gewaltige Entwickelung dieses Durchgangsverkehrs in vielen Fällen getäuscht wurden, und je mehr durch Erbauung neuer Hauptbahnen der vorhandene Verkehr das Opfer des Wettbewerbes wurde und

schliesslich sich auf mehrere Linien vertheilte. Diese Erkenntniss von der Bedeutung des Ortsverkehrs musste dann selbstverständlich die Blicke der Eisenbahn-Betriebsunternehmer auf das Hinterland der Stationen ihrer Bahn lenken. Sie erkannten, dass hier und dort mächtige Vorkommnisse an Gütern waren, deren Zuführung auch der Eisenbahn grosse Gewinnste versprach, dass hier und dort altangesessene Industrien sich befanden, mit denen ein Austausch von Gütern und Rohprodukten für die Hauptbahnen nützlich sei. Die Betriebsunternehmer entschlossen sich daher, Flügelbahnen herzustellen, welche dem Güterstrome auf der Hauptbahn den Inhalt von Nebenquellen zuführen, oder welche Theile dieses Stromes in nebengelegene Verbrauchsbezirke leiten sollten.

In gleichem, ja in noch stärkerem Maasse wie die Eisenbahnunternehmer die Bedeutung der Nebenbahnen für ihre Unternehmungen erkannten, musste dieselbe auch von den Verkehrsinteressenten erkannt werden.

Hatte anfangs in weiten Kreisen eine Verkennung, ja ein Misstrauen gegen die Eisenbahnen geherrscht, infolge dessen manche Stadt, über welche allenfalls eine der Hauptbahnen hätte geführt werden können, nicht nur nicht das Mindeste zur Erreichung dieses Zieles that, sondern sogar die Bahnanlage durch ihr Gebiet ablehnte, so wurde sehr bald der gegentheilige Standpunkt eingenommen. Mehr und mehr verbreitete sich die Einsicht, dass die Eisenbahnen auf die neben ihr liegenden Verkehrsgebiete befruchtend, aber auch schädigend wirken. Schädigend, insofern sie das Aufblühen der unmittelbar an sie angeschlossenen Städte beförderten und dadurch bewirkten, dass die nicht angeschlossenen in jeder Beziehung in ihrer Entwickelung gehemmt und in der Fähigkeit, im Wettbewerb bestehen zu können, geschwächt wurden. Ferner dadurch, dass die erstgenannten Städte durch ihr Aufblühen bessere Arbeitsgelegenheit und reichlicheren Verdienst bieten konnten, und dadurch, insbesondere nach Einführung der Freizügigkeitsgesetze, zu einem mehr und mehr fortschreitenden Stillstande in der Volksvermehrung der nicht an die Bahn angeschlossenen Bezirke, ja theilweise sogar zu einer gewissen Entvölkerung dieser Bezirke Anlass gaben.

Andererseits erkannte man, dass die Bahnen befruchtend wirkten, indem sie dort, wo der Boden für Einrichtung neuer Industrien gegeben war, sei es durch Vorhandensein von gewissen Naturschätzen — oder einer arbeitskräftigen Bevölkerung, oder durch sonstige Verhältnisse — noch unbenutzte Wasserkräfte usw. die Entstehung dieser Industrie überhaupt erst ermöglichten.

Die Motive zur ersten Preussischen Sekundärbahn-Gesetzesvorlage 1879 sagen dementsprechend hierüber:

„Eine gedeihliche Entwickelung von Handel und Industrie erheischt vor allem eine dem jeweiligen Stande der Verkehrsmittel entsprechende thunlichste Erleichterung der Zu- und Abfuhr von Massengütern. Auch die Landwirthschaft und Forstkultur können zu einer vortheilhaften Verwerthung ihrer Produkte eines unmittelbaren Anschlusses an die Schienenstrasse des grossen Verkehrs nicht wohl entbehren."

Die Erfüllung der vielen aus dieser Erkenntniss entspringenden Wünsche, die Herstellung der zahlreichen hierzu erforderlichen Eisenbahnen, war und ist unmöglich zu erlangen, wenn man festhalten wollte an allen den Anforderungen, welche man an die Bahnen des grossen Weltverkehrs, die Hauptbahnen, zu stellen gewohnt, und grösstentheils durch die gesetzlichen Vorschriften zu stellen genöthigt war. Man musste vielmehr Bedacht darauf nehmen, diese Ansprüche in wesentlichen Stücken herabzumindern und thatsächliche Beschränkungen eintreten zu lassen.

In der Erkenntniss, dass die Herstellung einer Eisenbahn in erster Linie eine Geldfrage ist, und dass die Höhe der Bau- und Betriebskosten vorzugsweise bedingt wird durch die Anforderungen einerseits an die besondere Schnelligkeit der Beförderung und andererseits an die Belastungsmöglichkeit der Beförderungsmittel, minderte man die Ansprüche in diesen beiden Richtungen mehr oder minder herab, und so konnte man Ersparnisse erzielen:

in den Baukosten:
- durch sorgfältigste Wahl der günstigsten Linie und Trasse, nöthigenfalls unter Anwendung eines schmäleren Spurmaasses, durch Herabsetzung der Ziffern für die zulässigen kleinsten Krümmungen und die stärksten Neigungen,
- durch Verzicht auf das Doppelgeleise,
- durch Verwendung eines leichteren, einfacher gestalteten Oberbaues,
- durch einfachste Ausstattung der Bahnhofsanlagen;

in den Bahn-Unterhaltungs- und Bewachungskosten:
- durch Einstellung leichter Betriebsmittel,
- durch Vergrösserung der Bahnaufsichtsbezirke und Verminderung der Bahnwärterposten an Wegeübergängen;

in den Betriebskosten:
- durch Vereinfachung des Signalwesens, insbesondere durch Verwendung des Telephons,
- durch Vereinfachung des Zugdienstes, sowie des Personen- und Güterabfertigungsdienstes, und hiermit durch Beschränkung des Stations- und Zugpersonals.

Weitere Hilfsmittel zu dem gewollten Zwecke erkennt man noch ferner:
- in einer thunlichsten Erleichterung der Beschaffung der Baumittel durch Betheiligung der an den einzelnen Bahnen zunächst Interessirten — der Privaten, Gemeinden, Kreise und Provinzen — nöthigenfalls unter Beihilfe des Staates,
- in der Erleichterung derjenigen Lasten, welche den Hauptbahnen im postalischen und militärischen Interesse aufzuerlegen waren,
- endlich, und nicht am wenigsten, in einer der Nebenbahnverwaltung zu gewährenden möglichsten Freiheit in der Feststellung der Tarife und Fahrpläne.

Die geschilderte Erkenntniss der grossen Bedeutung der Nebenbahnen führte dann auch schon vor 1870 dazu, dass auch in Deutschland hier und dort derartige Bahnbauten in Angriff genommen wurden. Hierher sind hauptsächlich die schon damals in ausgedehntem Maasse hergestellten Eisenbahnen zur Aufschliessung der Kohlen- und Eisenerzreviere zu rechnen. Bayern erliess sogar schon Gesetze über Vizinalbahnen vom 29. April 1869 und 30. Juli 1870, wodurch dergleichen Unternehmungen unter bestimmten Voraussetzungen Staatsbeihilfen zugesichert wurden. Dann aber kam mit den grossen politischen Ereignissen des Jahres 1870/71 die an und für sich berechtigte, aber in ihren Ausschreitungen höchst bedauerliche Gründerzeit, welche auch auf das Gebiet des Eisenbahnwesens einwirkte, die Welt mit Taumel über die Entwickelung von Handel und Verkehr erfüllte und dazu veranlasste, die Herstellung neuer grosser durchgehender Hauptbahnlinien in Angriff zu nehmen, um an dem Durchgangsverkehr der schon vorhandenen Bahnen theilzunehmen. Dies musste um so mehr ungesund sein, als diese Bahnunternehmungen meistens keineswegs in erster Linie zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse projektirt, sondern von der Finanzwelt aufgegriffen wurden, um unter Vorschiebung eines erheblichen Verkehrsbedürfnisses zu allererst ein bedeutendes Geldgeschäft, einen Gründergewinn, zu erzielen. Dieser bösen Spekulation aber folgte der grosse Krach und derselbe hat gerade in Deutschland so viele Trümmer gesäet, dass hier der Eisenbahnbau für ein Jahrzehnt fast zum Erliegen kam, soweit es sich nicht um Fertigstellung der in den Gründerjahren angefangenen Bauten handelte, und hierbei musste, um das Vorhandene zu retten, vielfach der Staat einspringen.

Die hierdurch herbeigeführte Ernüchterung lenkte naturgemäss auf jene Erkenntniss von der Bedeutung der Nebenbahnen zurück. Es entstand hierüber eine reiche Litteratur, von der, was Deutschland betrifft, wohl am ehesten erwähnt werden müssen:

1872. Schübler, Ueber Eisenbahnen von lokalem Interesse.
1873. v. Weber, Die Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen.
1875. Plessner, Ein Wort zur Anregung des Baues der Lokalbahnen.
1877. Plessner, Herstellung der Lokal- und Sekundärbahnen.
1877. Clauss, Anlage, Ausrüstung und Betrieb von Sekundärbahnen.
1877. Rowan, Ueber Bau, Anlage und Betriebsmittel von Sekundärbahnen.
1878. v. Weber, Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Sekundärbahnen u. a.

Ausserhalb Deutschlands wurde die Sekundärbahnfrage nicht allein wissenschaftlich behandelt, sondern auch bald praktisch angegriffen. In Frankreich, Belgien, Italien wurden das Sekundärbahnwesen generell regelnde Gesetze über den Bau von Nebenbahnen erlassen, welche, unter bestimmter Klassifizirung derselben, für jede einzelne besondere Vorschriften, insbesondere über die Betheiligung des Staates, der Provinzen und Gemeinden zum Zweck des Zustandekommens solcher gemeinnützigen Anlagen aufstellten.

In Frankreich insbesondere, welches unterschied

1. Hauptbahnen (chemins de fer d'interêt général),
2. Lokalbahnen („ „ „ „ local),
3. Strassenbahnen („ „ „ dits tramways),
4. Industriebahnen („ „ „ à desservir des exploitations industrielles),

legte der Arbeitsminister Freycinet Gesetzesvorschläge vor, nach denen neben der Herstellung eines die 6 grossen Privatbahngesellschaften konkurrenzirenden Netzes Hauptstaatsbahnen auch ein engmaschiges Netz von Lokalbahnen gebaut werden sollte.

Auch in Italien wurde die Regierung durch Gesetz vom 22. Juli 1879 verpflichtet, mit einem Kostenaufwande von rund 1 300 Millionen Mark bis zum Jahre 1900 6 000 km neue Bahnen zu bauen und zwar neben 1 153 km Hauptbahnen rund 1 267 km untergeordneter Bahnen, 2 069 km Lokalbahnen von grösserem allgemeinen Interesse, 1 539 km Bahnen von rein lokalem Interesse.

(Fortsetzung folgt.)

Grosse Eisenbahn-Güterwagen.

Die Einführung von Wagen grösserer Tragfähigkeit für Massengüter auf unseren Eisenbahnen ist, gleichwie die Verwendung von Lokomotiven mit grösserer und sparsamerer Nutzleistung eine Zeitfrage, deren Lösung die Verkehrszustände immer dringender verlangen. Mit Bezug auf die Güterwagen fasste die letzte Generalversammlung des „Vereins Deutscher Eisenhüttenleute" folgenden Beschluss:

„Die Versammlung erachtet es im Interesse der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft für dringend wünschenswerth, dass die Tragfähigkeit der Güterwagen, die sich zum Transport der Massengüter eignen, bis zu ihrer äussersten Grenze erhöht und ausgenutzt wird. Die Versammlung hält es ausserdem für wünschenswerth, dass auf den Preussischen Staatseisenbahnen für den Transport der Massengüter möglichst bald Versuche mit der Anwendung von Güterwagen gemacht werden, die eine Tragfähigkeit von 30 t haben."

Nachdem sich nun die Deutschen Eisenbahnverwaltungen eingehend mit dieser Frage beschäftigen, ist es von grosser Wichtigkeit, die anderswo mit solchen Fahrzeugen bereits erzielten Erfahrungen und Ergebnisse zu verfolgen, und in dieser Hinsicht erscheinen uns die, in der hochangesehenen Englischen Zeitschrift „Engineering" jüngst enthaltenen Mittheilungen von Civilingenieur M. R. Jefferds in London sehr beachtenswerth. In diesen Mittheilungen werden zunächst Amerikanische Güterwagen von grosser Tragkraft besprochen, welche mit röhrenförmigem Unterbau ausgeführt sind und infolge dessen, sowie der übrigen Konstruktionseigenthümlichkeiten ein äusserst günstiges Verhältniss zwischen Eigengewicht und Nettolast aufweisen. Nach der angeführten Quelle verkehren diese Wagen seit 6 Jahren auf der Providence und Boston Eisenbahn, sowie seit 4 Jahren auf der Chesapeak und Ohio Eisenbahn; auf letzterer Linie verfrachten die Wagen durchschnittlich je 30 t, im Maximum 40 t Kohlen nach Newport News, und legen dabei monatlich über 4 300 km zurück. Die Bauart dieser grossen offenen Kohlenwagen, von denen gegenwärtig in Amerika einige Tausend Stück im Gebrauch sein sollen, ist im ganzen die folgende. Durch Vereinigung von gezogenen Eisenröhren mit eisernen Klammern oder Bügeln wird ein Träger hergestellt, welcher bei leichtem Gewicht eine ausserordentliche Festigkeit besitzt. Zwei solcher Träger, welche an Stelle der gewöhnlichen hölzernen Rahmen oder der Längsbalken aus Profileisen treten, bilden den Unterbau des Wagens, der auf zwei vierrädrigen Drehgestellen von je 1,5 m Achsenstand läuft. Die Länge eines Wagens über Stossbalken beträgt 10,3 m, und das Eigengewicht bei durchschnittlich 30 t Ladefähigkeit nur 8 t. Während der leere Wagen auf leichten Spiralfedern läuft, drückt der Wagen im voll belasteten Zustande auf starke Federn bis zu 100 t Gesammt-Tragkraft, so dass selbst ein überlasteter Wagen nicht auf die Schienen stossen kann. Nach demselben System werden auch alle anderen Arten von offenen und gedeckten Güterwagen gebaut.

Ganz auffallend aber sind die Zahlen, welche sich ergeben bei einer vergleichenden Zusammenstellung der Konstruktions- und Leistungsverhältnisse zwischen gebräuchlichen Englischen Kohlenwagen von 8 t Tragkraft und den neuen Amerikanischen Wagen mit Röhrenrahmen von 30 t Tragkraft. Ingenieur Jefferds legt einer solchen Vergleichung eine Arbeitsleistung von 1 000 t Kohlentransport auf 50 Englische Meilen oder 80 km Entfernung zu Grunde, wobei die Wagen leer zurück laufen, und kommt sodann zu folgendem Ergebniss:

	Englische Wagen	Amerikanische Wagen
Anzahl der erforderlichen Wagen	125	34
Durchschnittliches Eigengewicht eines Wagens . . . t	5,5	8,5
Durchschnittliche Ladefähigkeit eines Wagens . . . t	8	30
Anzahl der laufenden Räder	500	272
Länge des Wagenzuges . . . m	686	352
Zurückgelegte Wagenkilometer	20 000	5 440
Bewegte todte Last, hin und zurück . . t	1 375	578
Geleistete Tonnenkilometer	80 000	80 000
Todte Tonnenkilometer	110 000	46 240
Prozentsatz der Nutz-Tonnenkilometer	42,10	63,37
„ „ todten „	57,90	36,63
Erforderliche Manneskraft zur Bewegung eines Wagens	5	4
Erforderliche Gesammt-Manneskraft	625	136
Mittlere Zugkraftkosten auf 1 tkm . . . ₰	3,38	1,09
Gesammt-Zugkraftkosten für 80 000 tkm ℳ	2 700	875
Mittlerer Wagenpreis auf 1 t Ladefähigkeit . . . ℳ	160	120
Mittlere jährliche Reparaturkosten in Prozenten des Wagenpreises	8,3	1

Die Amerikanischen Güterwagen mit Röhrenunterbau von 30 t Tragkraft werden gegenwärtig zu folgenden Preisen frei Englischem Seehafen geliefert:

Niederbordwagen	3 000 ℳ
Hochbordwagen	3 500 „
Kohlenwagen mit Trichterboden	3 900 „
Gedeckter Güterwagen und Gepäckwagen	4 000 „
Eis- oder Kühlwagen	4 400 „

München, im Mai 1890. **A. Brunner.**

Das Eisenbahnbudget im Bayerischen Landtage.

Aus den Verhandlungen über den Eisenbahnetat in der Bayerischen Abgeordnetenkammer entnehmen wir die nachstehenden Erörterungen. Bei der Einleitung zur Generaldiskussion berührte der Ausschussreferent Abg. Baron v. Stauffenberg zunächst die Eisenbahnunfälle des letzten Sommers, welche in der Presse eine so lebhafte Kritik der Bayerischen Eisenbahnverwaltung hervorgerufen hätten, dass der Landtag sich für verpflichtet erachtete, die erhobenen Klagen ebenfalls zu untersuchen . . . „Man erwarte, die Kammer werde diesmal eine förmliche Abrechnung mit der Bahnverwaltung halten. Es bestehe aber nicht die Absicht, in diesem Sinne die Verhandlungen einzuleiten. Die Kammer habe die ganze Entwickelung der Eisenbahnverhältnisse in den letzten Jahren mitgemacht und trage gleichfalls den auf sie naturgemäss treffenden Antheil der Verantwortung. Die Bemängelungen der Presse hinsichtlich der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung machten vielfach nicht den Eindruck, als ob die Artikelschreiber eine genaue Einsicht in die verwickelten Verhältnisse des Eisenbahnwesens hätten. Diese Verhältnisse sind wirklich nicht so leicht zu übersehen. Ich habe das Eisenbahnreferat zum ersten Male im Jahre 1867 übernommen, als ein junger Mann und bin damals mit frischen Kräften und mit dem Muthe, den, ich muss sagen, eine gewisse mangelhafte Kenntniss der Sache unter Umständen gibt, in die Diskussion des Eisenbahnwesens übergegangen. Ich habe dann eine Reihe von Jahren das Referat nicht mehr gehabt, habe es aber doch jetzt vor dem hohen Hause auch schon eine schöne Reihe von Jahren vertreten. Und nun muss ich Ihnen hier ein offenes Geständniss ablegen. Mit jedem neuen Eisenbahnbudget, dass ich hier vertrete, wird mir die Sache immer schwieriger. Die Kenntnisse, die man sich in diesem verwickelten Organismus erwirbt, werden ja natürlich durch die langjährige Beschäftigung auch etwas grössere, aber mit dem Wachsen der Kenntnisse wächst auch die Kenntniss der ausserordentlich grossen und in gewissen Beziehungen nahezu unüberwindbaren Schwierigkeiten, welche mit der Ordnung dieser Verhältnisse verbunden sind. Es sei eine ganze Reihe von Plänen gelesen worden, wie unsere Bahnen zu organisiren seien; er mache hierwegen auf ein Wort des verstorbenen Herrn von Schlör, des langjährigen erfahrenen Leiters unseres Eisenbahnwesens, aufmerksam, der gesagt habe: Ueber keinen Punkt ist es so leicht, auf dem Papier Organisationsentwürfe zu machen, als über die Bahn, und bei keiner Verwaltung ist es so schwer, Organisationsentwürfe durchzuführen, als bei der Eisenbahn. In allen Erörterungen, welche in der Presse über die Organisation der Bahnverwaltung seit dem Röhrmooser Unglück geführt worden, sei hauptsächlich von den Mängeln des Systems gesprochen. Man werde sich dabei nicht klar, was man unter System verstehe. Was in dem einen Artikel als Mangel bezeichnet worden sei, werde in einem anderen gelobt und seien die Widersprüche so gross, dass sich daraus ein bestimmtes System nicht herauskonstruiren lasse.

Nun spricht man immer von einem neuen System, welches bei uns eingeführt worden sei und auf das man mit einer gewissen Selbstgefälligkeit hinweise. Als Neuorganisation könne man aber nur die Reorganisation des mittleren Eisenbahndienstes und die Umgestaltung der Generaldirektion bezeichnen, welche Maassnahmen auf ausdrückliches Verlangen der Kammer zur Durchführung gelangten. Man habe es nämlich als einen schweren Missstand empfunden, dass für den mittleren Eisenbahndienst zwei Reihen von Beamten konkurriren, welche ganz verschiedenen Bildungsgang, ganz verschiedene Avancementsverhältnisse haben und doch in der Praxis mit wenigen Ausnahmen in denselben Stellen beschäftigt sind. Diese sogen. ‚Zweiseelentheorie‘ sollte auf ausdrücklichen Wunsch des Landtages beseitigt werden, so dass die bisherige Eintheilung des mittleren Eisenbahndienstes in Assistenten und Offiziale auf der einen Seite und Adjunkten und Expeditoren auf der anderen Seite verschwinden und künftighin für den mittleren Dienst nur eine Reihe von Beamten, welche von unten aufsteigend aus den Adjunktenaspiranten, Adjunkten, Expeditoren und Oberexpeditoren besteht, vorhanden sein wird. Selbst diese scheinbar so einfache Sache sei sehr schwierig durchzuführen gewesen und ruft das Uebergangsstadium viel Unzufriedenheit hervor. Die Umgestaltung der Generaldirektion aber hat auf das äussere Eisenbahnwesen formell zunächst gar keinen Einfluss gehabt. Die Generaldirektion war in ihrer Organisation nothwendigerweise den anderen grösseren Eisenbahnverwaltungen etwas anzunähern. Im wesentlichen war es lediglich eine Bureauorganisation, gegen die sich natürlich manches sagen lässt, welche aber absolut geboten war und auch die Möglichkeit gegeben hat, den ausserordentlich gesteigerten Anforderungen des Verkehrs gegenüber die Dinge so zu bewältigen, wie es bis jetzt geschehen. Das sind die einzigen prinzipiellen Aenderungen gewesen; alle übrigen Aenderungen betreffen Einrichtungen zu Gunsten des Personals, wie die Kreirung der Oberexpeditoren, die grosse Reihe von Gehaltsmehrungen und die Verbesserung der Pensionsverhältnisse; insbesondere ist hier auch an die erst im vorigen Jahre bewilligte 7 % Theuerungszulage für die unteren Beamten zu erinnern.“

Referent kommt sodann auf die Verhandlungen zurück, welche im Finanzausschusse über die wirklich und theilweise auch vermeintlich bestehenden Missstände im Eisenbahnwesen geführt wurden. Bei diesen Verhandlungen habe sich der Ausschuss von Seite der Königlichen Staatsregierung und der Königlichen Generaldirektion des allerweitgehendsten Entgegenkommens erfreut. Es habe keinen Punkt gegeben, wenn auch scheinbar aus demselben hätten Schlüsse gegen die Verwaltung gezogen werden können, welcher nicht in der rückhaltlosesten Offenheit dargelegt worden wäre. Nach unseren langjährigen Erfahrungen hätte ein Misstrauen gegen die Verwaltung gar keine Berechtigung; einen anderen Weg, die Dinge zu untersuchen, gebe es nicht; eine parlamentarische Enquête über das Eisenbahnwesen zu veranstalten wäre verhängnissvoll und stände nahezu beispiellos da; es käme dies einem vollständigen Verkennen der Stellung des Landtags gegenüber der Staatsregierung gleich.

Die Verantwortliche für die Führung eines grossen Staatszweiges sei die Staatsregierung und nicht der Landtag. Dieser sei die kontrolirende Behörde, welcher die zu seiner Kenntniss gelangenden Beschwerden in der freiesten und offensten Weise zu erörtern, aber nicht mitzuregieren habe. Jedes Mitregieren würde uns in ein wahres Chaos stürzen.

Die Pressartikel zögen zunächst über die Vielschreiberei los; die oberen Organe beseele eine wahre Schreibwuth. Diese Klage habe eine gewisse Berechtigung, weil die Vielschreiberei eigentlich ein in allen Sparten der Staatsverwaltung beklagter Umstand sei, der übrigens durch die neuen Gesetze und durch die ganze staatliche Entwickelung der jüngsten Zeit nicht hintangehalten, sondern ganz enorm vermehrt worden sei. Es wäre freilich besser, wenn weniger geschrieben und mehr gesehen würde; die Kehrseite lasse sich aber auch nicht verkennen. Würde an Stelle eines Berichtes das Hinausgehen in erheblich grösserem Umfange eingeführt, so wäre dies nur mit Vermehrung der Beamten in höheren Stellen möglich; denn es sei selbstverständlich: einen Bericht über etwas einzufordern, und den Bericht entgegenzunehmen, habe in den höheren Stellen eine verhältnissmässig nicht sehr bedeutende Thätigkeit zur Folge und nehme die Zeit des Beamten nicht sehr lange in Anspruch. Geht er aber selbst hinaus und sieht die Dinge selbst an, so werden nach Umständen ein, zwei oder auch drei Tage auf die Erledigung verwendet werden müssen. Ein grosser Theil des Vielschreibens liege in der vollständigen Aenderung des Rechnungswesens, die aber nach einer Vereinbarung der sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands und auf Anregung des Reichs-Eisenbahnamtes erfolgt sei. Erst auf Grund des gemeinsam eingeführten Buchungsformulars sei es möglich geworden, die Resultate gegenseitig zu vergleichen. — Ferner werde in der Presse bemängelt, dass die Bahnverwaltung, um Ersatz für vakante Stellen des mittleren Dienstes zu schaffen, zu dem Aushilfsmittel der Diätare gegriffen habe und werde dieses ganze Institut als eine spezifisch Bayerische Erfindung hingestellt. Dieses Institut sei aber in Bayern durchaus nicht vollständig neu, und sei eine Vermehrung der Diätare durch die Steigerung der Verkehrsverhältnisse unbedingt nöthig; auch bestehe dieses Institut bei den anderen Bahnverwaltungen in einem zu Bayern gar nicht vergleichbaren grösseren Maassstabe Insbesondere in Preussen sei das Institut der Diätare im äusseren Dienst ein ausserordentlich stark ausgebildetes.

Ebenso habe die Anstellung von Juristen, welche bei der Centrale angeblich in vorherrschender Zahl einrangirt würden, viel Staub aufgewirbelt. Der Zugang von Juristen sei jedoch gegenüber allen anderen Beamten verschwindend; das Maximum des Zugangs betrage im Jahre 1889 8 Mann und sei in früheren Jahren manchmal weit stärker als jetzt gewesen. Davon also, dass die Juristen den technischen oder den Beamten des mittleren Dienstes das Avancement nach irgend einer Richtung versperrten, könne keine Rede sein. Die Besetzung einer ganzen Reihe von Dienstsparten mit Juristen sei bei der Centralstelle schon durch den Zuwachs neuer Geschäfte, welcher aus der neuen Sozialgesetzgebung resultire, nicht zu umgehen. Die rechtlichen Verhältnisse der Eisenbahnen, die unzähligen Verträge über Grunderwerbungen, Servitutsbestellungen usw. würden im Verwaltungsapparate besorgt, wobei juristische Kenntnisse gar nicht entbehrt werden können. Erwäge man ferner, dass die Eisenbahn jetzt wahrscheinlich der grösste Grundbesitzer in Bayern sei und zwar in einer Form, welche eine Reihe von Streitigkeiten, Misshelligkeiten und zweifelhaften Verhältnissen nothwendigerweise hervorrufen müsse, so werde man wohl anerkennen müssen, dass auch hierfür eine Anzahl von juristisch gebildeten Beamten nothwendig sei. „Nun haben wir aber die ganz bestimmte Erklärung, dass nach dem bisherigen Zugange der Juristen es noch nicht einmal möglich gewesen ist, alle diejenigen Referate, welche an und für sich nur mit Juristen besetzt werden sollten, wirklich durch

Juristen zu besetzen. Von einer Störung in den Avancementsverhältnissen der anderen Bediensteten ist also nach meiner Auffassung keine Rede. Wie ist es denn mit dem Zudrange der Juristen in früheren Jahren gewesen? Haben wir nicht eine ganze Reihe von sehr hervorragenden Eisenbahnbeamten, über welche nur eine Stimme herrscht, welche aus dem Juristenstande hervorgegangen sind? Ich will durchaus nicht sagen, dass der Juristenstand eine besondere natürliche Befähigung zum Eisenbahndienst hat, aber die logische Schulung, welche mit der Jurisprudenz verbunden ist, gibt ein gewisses prae bei der Behandlung dieser Dinge, welche durchaus nicht unterschätzt werden kann. Ich nehme mir das berühmteste Beispiel in Bayern. Was war denn unser früherer langjähriger Handelsminister, Herr v. Schlör, welcher unbestritten als ein Eisenbahnmann ersten Ranges gegolten hat, welcher die Ostbahn jahrelang selbständig geleitet hat, anderes als ein Jurist? Er ist unmittelbar aus der juristischen Karriere und zwar schon in höheren Jahren und nicht in jüngeren, in die Eisenbahnkarriere übergegangen. Ich könnte noch eine ganze Anzahl von Bayerischen Beamten nennen, welche der Verwaltung früher angehört haben, welche Juristen waren und welche ganz unzweifelhaft als Eisenbahnbeamte ersten Ranges gegolten haben. Ich mache aber nur auf den Artikel in der ‚Frankfurter Zeitung' aufmerksam, welcher sich über die Juristen beschwert und in seinem ersten Theil den Leiter einer der Abtheilungen der Generaldirektion als einen höcht erfahrenen und verdienten Fachmann bezeichnet; und merkwürdigerweise ist dieser Leiter auch ein geprüfter Jurist. Es ist also dies eine Klage, welche wir auf ihr richtiges Maass zurückführen müssen."

Die meiste Wahrheit enthielten jene Pressartikel, worin es heisse, dass mit den bestehenden Zuständen auf den äusseren Stationen auch die Unmöglichkeit zusammenhänge, dem Personal des herrschenden Personalmangels halber genügenden Urlaub zu ertheilen, sowie dass jetzt die Stellen immer durch Verweser aus der nächstuntergeordneten Kategorie versehen würden. Die Wahrheit in diesen Ausführungen sei aber durch maasslose Uebertreibungen abgeschwächt. Nun sei es ja vollständig richtig, dass die Verkehrserhöhung der letzten Zeit einen Ersatz des ständigen Personals durch Hilfspersonal in sehr weitem Umfange nothwendig gemacht habe. Allein bei keiner Eisenbahnverwaltung sei es möglich, dass man die Zahl des äusseren Personals auf jeden plötzlichen, unter Umständen wieder in sehr kurzer Zeit verschwindenden Verkehrsaufschwung stellt.

„Für derartige Konjunkturen ist die Zahl der Beamten bei keiner Eisenbahnverwaltung ausreichend; sie kann und darf nicht ausreichend sein, sonst würde das Ausgabebudget der Eisenbahnverwaltung eine Höhe erreichen, über die wir alle mit einander erschrecken müssten. Nun sagt man: Ein umsichtiger Minister oder eine umsichtige Verwaltung hätte ja diese Erhöhung des Verkehrs voraussehen müssen. Ich habe im Ausschusse gesagt, wenn der Minister diese Schuld hat, hat sie der Landtag ebenso wie der Minister, denn der Landtag hat das auch nicht vorhergesehen. Nun frage ich aber, wo waren die Weisen Griechenlands, welche vor drei Jahren diesen Verkehrsaufschwung mit Sicherheit vorausgesagt haben? Ich verfolge die öffentliche Stimmung und verfolge die volkswirthschaftliche Litteratur, auch die periodische, einigermaassen aufmerksam. Die Dinge haben sich entwickelt, ohne dass man an die Möglichkeit dieses so starken Aufschwungs gedacht hat. Im Jahre 1885 war die Tonnenzahl des Gesammtgüterverkehrs 7 720 298, sie stieg im Jahre 1886 auf 7 916 767 — das ist noch eine Steigerung, die sich innerhalb der Grenze bewegt, wie sie die Erfahrung vergangener Jahre unter Umständen voraussehen lässt — jetzt kommt aber im Jahre 1887 eine Steigerung auf 9 019 184 und im Jahre 1888 eine Steigerung auf nahezu 10 Millionen, und das Jahr 1889 hat eine noch höhere Steigerung gebracht. Die volkswirthschaftlichen Umstände, welche diese plötzliche Steigerung des Verkehrs hervorgerufen haben, sind noch keineswegs hinreichend untersucht .... Als wir das vorige Budget feststellten, war es nicht die Erhöhung des Verkehrs, welche man besorgt hat, sondern es war die Verminderung des Verkehrs, welche nach aller menschlichen Voraussicht höchst wahrscheinlich eintreten musste infolge der Eröffnung der Arlbergbahn. Nun hat ja die Arlbergbahn auch wirklich einen sehr grossen Theil des Bayerischen Verkehrs abgelenkt, und wenn die Arlbergbahn nicht gekommen wäre, so wäre die Steigerung nicht blos im Jahre 1886, sondern auch im Jahre 1887 und 1888 eine viel intensivere gewesen .... Nun muss ich aber doch sagen, dass dieselbe Unkenntniss der Zukunft auch allen anderen Eisenbahnverwaltungen beigewohnt hat und dieselben Störungen, welche in den Verhältnissen bei uns hervorgerufen worden sind, anderwärts ebenso hervorgerufen wurden, freilich abgeschwächt dadurch, dass andere Verwaltungen schon in der Beiziehung des unständigen Personals, das sie in viel grösserer Anzahl zur Disposition hatten als bei uns, ein leichteres Auskunftsmittel gefunden haben, was bei uns nicht der Fall war. Es ist nicht immer möglich, das Personal ad libitum zu vermehren, sondern es ist nothwendig, dass man auch ein etwas vorgebildetes Hilfspersonal habe, welches wenigstens einigermaassen den Dienst gelernt hat.

Ich komme nun auf die Organisation im allgemeinen. Man hat gefunden, dass wir ein besonderes Eisenbahnministerium brauchten. Man hat dabei theilweise auch auf die frühere Organisation hingewiesen. Die frühere Organisation ist aber gar nicht mehr ins Leben zurückzurufen; denn die Vereinigung des Handelministeriums mit dem Eisenbahnministerium würde ganz unzweifelhaft die Dinge nicht verbessern, sondern sie viel schwieriger machen, als sie jetzt sind.

Es ist nun gesagt worden — und das ist unter Abdruck der betreffenden Bestimmungen der Organisationsverordnung, die übrigens ganz genau die alten Bestimmungen sind, geschehen — dass es gar nicht möglich ist, im Ministerium diese Aufgabe mit diesem Personal zu bewältigen und es wird also vorgeschlagen, ein eigenes Eisenbahnministerium zu machen. In dieses Eisenbahnministerium sei eine ganze Reihe von gesonderten Referaten einzustellen, und es liegen da schon ganz detaillirte Vorschläge vor, welchen verschiedenartigen Sparten die Vorstände dieser Referate angehören sollen.

Es ist ja sehr wohl möglich, dass unser Eisenbahnwesen, wie es ja jetzt schon bis zu einem gewissen Grade der Fall ist, einen derartigen Umfang annimmt, dass es als zweckmässig und nothwendig sich erweist, ein eigenes Eisenbahnministerium an die Spitze desselben zu stellen. Die Art und Weise jedoch, wie das geschehen könnte, ist übrigens noch eine sehr dunkle und hier nicht weiter zu erörtern. Dass die Geschäftsaufgabe, welche das Ministerium hat, mit den vorhandenen Kräften desselben, wenn dieselben der Zahl nach auch bescheiden sind, vollständig gelöst werden kann, das haben wir von berufenster Seite gehört, und ich muss sagen, ich habe noch nie in irgend einem Punkte im Ministerium Aufklärungen erholt, ohne dass mir dieselben in ausführlichster und sachgemässester Weise zu theil geworden wären. Etwas ganz anderes ist es aber, wie die weitere Organisation gestaltet werden kann. Wir haben jetzt an der Spitze derselben eine Generaldirektion mit einer Anzahl von Abtheilungen. Unter der Generaldirektion stehen Ober-Bahnämter; unter den Ober-Bahnämtern die äusseren Behörden, die Bahnämter usw.

Man kann sich die Organisation aber auch so denken, wie sie in Preussen besteht; an der Spitze das Ministerium, dann unter diesem die verschiedenen Bahndirektionen und dann ebenso wie bei uns die unteren Aemter. Uebrigens besteht in Preussen ebenfalls ein Analogon der Ober-Bahnämter und würden also mit dieser Preussischen Organisation die Ober-Bahnämter nicht beseitigt werden. Man unterschätzt sehr die starken Schwierigkeiten einer derartigen Organisation. Grosse Eisenbahndirektionen in Bayern zu bilden, hat seine ganz eigenthümlichen räumlichen Schwierigkeiten.

In einem dieser Organisationsvorschläge ist gesagt: Die Donau bildet die natürliche Grenze; man mache also eine Eisenbahndirektion auf der einen und auf der anderen Seite der Donau. Das wäre nun sehr schön, wenn die Donau auch eine Eisenbahngrenze wäre, was sie aber nicht ist. Es wird sich sehr darum handeln, zu entscheiden, welcher Verkehr bei uns wichtiger ist, der von Osten nach Westen gehende oder der von Norden nach Süd und vom Süden nach Nord gehende und nach dieser Abschätzung wird die Eintheilung gemacht werden müssen. Ob es möglich ist, mit zwei Eisenbahndirektionen auszukommen, das ist eine Frage, die jetzt kein Mensch beantworten kann. Aber zweifellos ist eine Ersparung mit dieser Organisation nicht verbunden und kann nicht damit verbunden sein. Jede dieser Eisenbahndirektionen bekommt in ihrem Umfang die Befugnisse, welche jetzt die Generaldirektion hat. Es müssen also alle jene allgemeinen Entschliessungen, welche jetzt von der Generaldirektion einmal gemacht wurden, von den künftigen Eisenbahndirektionen je nach ihrer Zahl zwei- oder dreimal gemacht werden; während sie jetzt ein Beamter macht, wird man künftig zwei oder mehr Beamte brauchen, und es wird sich zeigen, dass, wenn auch einzelne Beamte für einzelne Zweige erspart werden, in der Gesammtzahl der Beamten eine Ersparung nicht eintreten wird und nicht eintreten kann. Diese Eisenbahndirektionen müssen eine gewisse Selbständigkeit bekommen. Diese erstreckt sich auf die Feststellung der Fahrpläne und auf die Tariffragen. Nun werden diese Fragen jetzt in Preussen durch Konferenzen der verschiedenen Eisenbahndirektionen geordnet und gelöst, und wenn eine Vereinbarung nicht erfolgt, vom Ministerium entschieden; mit anderen Worten: die einzelnen Eisenbahndirektionen arbeiten bis zu einem gewissen Grade mit einander, wie jetzt die Bayerische und Württembergische, nur abgesehen davon, dass die obere entscheidende Stelle hier nicht besteht.

Durch diese Reibung und durch diese vermehrten Konferenzen wird natürlich auch wieder eine gewisse Anzahl von Arbeitskräften absorbirt, und diese Einrichtung hat also auch ihre gewissen Schattenseiten, wenn ich auch nicht verkenne,

dass sie unter Umständen vielleicht in einer entfernten Zukunft nothwendig sein wird.

Man kann sich aber auch die Entwickelung der Sache nach einer anderen Richtung denken und das ist die Richtung, welche jetzt die K. Staatsregierung einschlägt, ich kann nicht sagen, einzuschlagen beginnt, aber doch wenigstens jetzt in einem verstärkteren Maasse einschlägt, wie früher, nämlich eine Art Decentralisation bis zu einem bestimmten Grade einzuführen, d. h. die Ober-Bahnämter mit erweiterter Kompetenz auszustatten und die Generaldirektion bis zu einem gewissen Punkte von bestimmten Dingen zu entlasten. Das hat nun alles seine sehr naheliegenden Grenzen, denn eine Oberleitung, die von allen Verhältnissen Kenntniss erhält, muss bestehen, weil diese Oberleitung für das ganze Eisenbahnwesen zunächst die Verantwortung trägt dem Lande und dem Landtage gegenüber."

Nachdem der Berichterstatter den ersten Theil seines Vortrags hiermit abgeschlossen, ergriff der Königliche Staatsminister Freiherr v. Crailsheim zu folgender Aeusserung das Wort:

„. . . . . Die Darstellung, welche der Herr Referent gegeben hat, und die Erinnerung an die Angriffe, welchen die Verwaltung monatelang ausgesetzt war, werden Ihnen den Beweis geliefert haben, ein wie angenehmes Geschäft es ist, Eisenbahnen zu verwalten. Sind die Einnahmen schlecht, so heisst es: die Eisenbahnen sind ein kaufmännisches Institut, sie müssen möglichst grosse Einnahmen zu erzielen suchen. Sind sie gut, so heisst es: die Eisenbahnen sind ein wirthschaftliches Institut, es kommt auf die Einnahme gar nicht an. Nun, m. H., ich glaube, die 28 Millionen, welche wir seit 9 Jahren über das Budget an die Staatskasse abgeliefert haben, haben der Staatskasse recht wohl gethan, und sie bilden einen wesentlichen Faktor für den günstigen Stand der Bayerischen Finanzen. Ueberhaupt scheint es mir, dass es durchaus nicht gleichgültig ist, welche finanziellen Ergebnisse die Verkehrsanstalten aufzuweisen haben; denn die Einnahmen der Verkehrsanstalten betragen 43 % der gesammten Staatseinnahmen und fallen daher für das Budget doch sehr wesentlich in das Gewicht.

Gegenüber den wechselnden Strömungen in Bezug auf die Grundsätze, nach welchen die Eisenbahnen zu verwalten wären, bleibt der Verwaltung nichts anderes übrig, als unverrückt im Auge zu behalten, dass die Eisenbahnen weder ein rein finanzielles, noch ein rein wirthschaftliches Institut seien, sondern dass sie beide Ziele gleichmässig zu verfolgen haben. Ich habe im Ausschusse bemerkt, und der Herr Referent hat es bereits berührt, dass die Angriffe, welchen die Verwaltung so lange ausgesetzt war, eine bedenkliche Wirkung auf das Personal insofern hervorgerufen haben, als dadurch die Handhabung der Disziplin erschwert wurde. Nach einem Unglücksfalle pflegt erfahrungsgemäss eine gewisse Unsicherheit unter dem Personale einzureissen. Erfahrene Eisenbahnbetriebsbeamte haben auch den — man kann nicht einmal sagen — Aberglauben, sondern den Glauben, dass ein Eisenbahnunfall von grösserem Umfange in der Regel nicht allein bleibt, sondern noch andere nach sich zieht, und es erklärt sich das aus psychologischen Momenten, aus der Unsicherheit, aus dem Mangel an Vertrauen, welchen ein grösserer Unfall stets im Personale hervorruft. Es ist daher nach einem solchen grösseren Unglücke vor allem die Aufgabe der Betriebsverwaltung, den Muth und das Selbstvertrauen des Personals wieder zu heben, und das ist durch die Haltung der Presse der Verwaltung ungemein erschwert worden. Die ausführlichen Darlegungen, welche über die Verhältnisse der Verwaltung im Finanzausschusse stattgefunden haben, haben nun ihre gute Wirkung nicht verfehlt, denn alle Berichte, welche inzwischen eingekommen sind, gehen dahin, dass das Personal im Begriffe ist, wieder zufrieden zu werden, dass die Unruhe, welche im Personale eingetreten war, sich zu legen beginnt, dass im grossen und ganzen das Personal volles Lob verdient. Es ist dies, wie gesagt, eine Frucht der Verhandlungen des Finanzausschusses, und wir danken dies vor allem dem Bienenfleisse, mit welchem der Herr Referent und der Herr Korreferent sich in das massenhafte Material, das ihnen zur Verfügung gestellt wurde, hineingearbeitet haben. Wir danken es den sehr verehrten Mitgliedern des Finanzausschusses, welche alle aufgetauchten Fragen mit Aufmerksamkeit geprüft und eingehend diskutirt haben. Es ist daher nur eine Schuld, welche ich abtrage, indem ich meinen lebhaften Dank über die Art und Weise ausspreche, wie das Eisenbahnbudget von Seite der beiden Referenten und des Ausschusses behandelt wurde, und ich bin der Ueberzeugung, die Herren dürfen das Bewusstsein in sich tragen, dem Lande einen grossen Dienst erwiesen und sich ein grosses Verdienst erworben zu haben."

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 11,77 km lange Bahnstrecke Hungen-Laubach der Grossherzoglichen Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen, welche in der zweiten Hälfte dieses Monats, spätestens aber am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1965 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2013 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend Tagegelder für Abgeordnete der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Kreuzer-Zonentarif.

Ueber den diesfälligen Gesetzentwurf hat der Eisenbahnausschuss seinen Bericht bereits erstattet, welchen wir nachstehend wiedergeben. Der Ausschuss hat eine Reihe von Resolutionen hierzu gefasst, von denen die wenigsten von der Regierung befürwortet werden, die vielmehr zur unveränderten Annahme der Vorlage drängt. Der Entwurf wird deshalb mit Unterbrechung der Budgetdebatte schon in nächster Woche zur Verhandlung im Plenum gelangen. Es verlautet jedoch, dass nur für die Musterkoffer der Handelsreisenden, die sich mit dem Certifikate einer Handelskammer legitimiren, eine Ermässigung des Gepäcktarifes bewilligt werden soll.

Der Bericht des Oesterreichischen Eisenbahnausschusses über den Kreuzer-Zonentarif.

Der Referent, Abg. Dr. Bilinski, gibt einen Ueberblick über die Bestrebungen zur Reform der Personentarife und geht sodann zur Erörterung der von der Regierung selbst ausgearbeiteten Vorschläge über. Die Festsetzung der Kilometertaxe mit 1, 2 und 3 kr. wird im Interesse der Bewegung des Verkehrs auf das lebhafteste begrüsst. Die Maassregel hat einen ausgeprägten volksthümlichen Zug, da sie den grössten Vortheil den die III. Klasse des Personenzuges benutzenden ärmeren Schichten der Bevölkerung bringen soll. Die vielfach empfohlene Herabsetzung der Taxe für die II. Klasse auf $1\frac{1}{2}$ kr. wird als finanziell bedenklich erklärt, da diese Ermässigung einen Einnahmenausfall von 963 127 fl. bewirken würde. Grössere Bedenken ergeben sich hinsichtlich des Preisaufschlages von 20 auf 50 % bei Schnellzügen. Die Aufrechthaltung des jetzigen Zuschlages von 20 % würde nach einer Berechnung des Referenten einen Einnahmenausfall von 1 238 445 fl. herbeiführen, welchem man wenigstens für die nächste Zeit um so mehr vorbeugen muss, als der Schnellzug grösseren Nutzen leistet und mehr Kosten erfordert, als überdies auch voraussichtlich für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Vermehrung der Reisebequemlichkeiten gesorgt werden wird. Die Aufhebung des Freigepäckes bedeutet auch nach der Ansicht des Referenten eine erhebliche Neubelastung. Allein man müsse die faktischen Verkehrsergebnisse sich vor Augen halten. Von den 18,8 Millionen Reisenden, welche im Jahre 1888 die Staatsbahnen benutzt haben, machten nur 897 916 Personen, also nicht mehr als 4,8 % der Gesammtzahl, von dem Rechte des Freigepäckes Gebrauch. Dieses geringfügige Prozent entfällt vor allem auf die Reisenden I. Klasse, dann auf die weiteren Reisen in den übrigen Klassen, während der gesammte Lokalverkehr, ein sehr grosser Theil der Reisenden III. Klasse und auch ein nicht unbeträchtlicher Theil der Reisenden II. Klasse, endlich der ganze Rundreiseverkehr bisher aus dem Freigepäck faktisch keinen Vortheil gezogen haben. Die Maassregel der Aufhebung des Freigepäckes hat die Bestimmung, dem Staate einen Theil des durch die Tarifherabsetzungen veranlassten Einnahmenentganges zu ersetzen, und wird nach Ansicht des Referenten in dem finanziellen Effekte in erster Linie auf den wohlhabenderen Klassen lasten, sie wird speziell dem Reisenden I. Klasse einen bedeutenden Theil der Herabsetzung der Grundtaxe wieder nehmen und auf diese Weise die soziale Tendenz der ganzen Tarifreform in ein noch klareres Licht stellen. Man muss aber auch noch berücksichtigen, dass mit der Aufhebung des Freigepäckes auch die von jedem Gepäckstücke und jeder Person mit 7 kr. eingehobene Manipulationsgebühr entfallen und dass von jetzt ab die Gepäckaufgabe von der Billetlösung unabhängig sein wird. Uebrigens schlägt der Ausschuss vor, hinsichtlich des Gepäcktarifes nach Maassgabe des finanziellen Erfolges der Tarifreform Herabsetzungen eintreten zu lassen. Sache der Regierung wird es sein, zu entscheiden, ob auch die Gepäcktaxe nach Zonen ab-

gestuft werden kann und ob für die petitionirenden Handlungsreisenden eine gewisse wohlwollende Behandlung ihrer Musterkoffer wird eintreten können. Nun kommt der Bericht zu den wichtigen Einwendungen, welche gegen die Eintheilung der Zonen und insbesondere gegen den Zuschlag von 50 km erhoben wurden. Wäre, sagt der Bericht, die Kilometertaxe unverfälscht erhalten geblieben, so stünden wir vor der Einführung eines in Bezug auf die Höhe und Einfachheit gleich idealen, nirgends in Europa erreichten Distanztarifes. Leider soll dies nicbt der Fall werden, indem der Kreuzertarif durch die gleichzeitige Schaffung von Zonen zu einem Kreuzer-Zonentarit umgewandelt wird. Die direkte Anwendung des Kreuzertarifes würde nach einer Berechnung, die der Referent anstellt, einen Mehrausfall von 1 594 916 fl. zur Folge haben. Was nun die Bildung von Zonen zu 50 km betrifft, so gibt der Bericht zu, dass die Reisenden unter Umständen eine Ueberzahlung für 49 km zu leisten haben werden, und dass hiermit nicht selten das Motiv zu Umgehungen des Tarifes gegeben sein wird. Die Staatsverwaltung werde wohl der Gefahr der Umgehung durch tarifarische und eisenbahn-polizeiliche Maassnahmen zu begegnen wissen. Nichtsdestoweniger, meint auch der Referent, hätte man für den Staat und die Bevölkerung gleich unliebsame Unzukömmlichkeiten vielleicht vermieden, wenn man kleine und womöglich gleiche Zonen geschaffen hätte. Die 50 km-Zonen bedeuten eine Belastung des Fernverkehrs. Soll nicht dasjenige beim Personentarife eintreten, was die Oesterreichische Geschäftswelt mit Recht an den Fracht-Differentialtarifen tadelt, so muss, sofern nicht allgemeine 10 km-Zonen zu verwirklichen sind, schon jetzt an eine Verringerung der grösseren Fernzonen geschritten werden. Eine Zusammenstellung der neuen mit den alten Taxen ergibt, dass bei Personenzügen vor allem die III. und ebenso die I. Klasse stärkere Tarifermässigungen erfahren sollen, dass dagegen die II. Klasse, insbesondere in der Gegend der 9. Zone (mehr als 100 km), sich dem Normaltarife nähert und im Falle des Gepäckzuschlages diesen Tarif überschreiten dürfte. Bei Schnellzügen kommt wieder die III. Klasse tief unter den Normaltarifen zu stehen. Die II. Klasse dagegen überschreitet schon in der Gegend der 9. Zone auch ohne Gepäckzuschlag den Normaltarif. Die II. Klasse mit 12,6 % der gesammten Frequenz verdiene ebenfalls eine Berücksichtigung. Es liege in der Hand der Regierung, die gefährlichsten Härten der Reform zu mildern und hiermit die Wohlthaten der Reform der Gesammtbevölkerung zu gute kommen zu lassen. Ohnehin werden mit Rücksicht auf die bestehende Konkurrenz die bisherigen Fahrpreise in einer Reihe von Relationen beibehalten, bezw. ermässigt werden müssen, und zwar a) für die einfache Fahrt bei den Schnellzügen Salzburg-Wörgl, Salzburg-Innsbruck, Salzburg-Bregenz, Salzburg-Buchs, Salzburg-St. Margarethen; b) für die Tour- und Retourfahrt mit Schnellzügen: Wien-Villach, Wien-Klagenfurt, Wien-Tarvis, Wien-Lees-Veldes, Wien-Pontafel, Wien-Innsbruck, Wien-Bregenz, Wien-Buchs, Wien-St. Magarethen, Salzburg-Innsbruck, Salzburg-Bregenz, Salzburg-Buchs, Salzburg-St. Margarethen, Wien-Eger, Wien-Franzensbad, Wien-Karlsbad. Der Ausschuss empfiehlt, die zwei ersten 50 km-Zonen, nämlich die 9. und 10. Zone in je 2 Zonen zu je 25 km zu zerlegen. Bei der Verhandlung über die Vorlage, womit die Möglichkeit gegeben werden soll, den Kreuzertarif auch auf den Privatbahnen einzuführen, hat sich eine wichtige juristische Frage ergeben, nämlich die, ob das Gesetz vom Jahre 1877, welches die Maximaltarife im Personenverkehre regelt, auch hinsichtlich der Tariffestsetzung auf den Staatsbahnen bindend ist. Die Regierung erachtet sich nicht als gebunden. Der Ausschuss ist aber im Gegensatze zur Regierung der Ansicht, dass dieses Gesetz in der That auch für die Regierung bindend ist, und gibt dieser Ansicht, ohne die Tarifvorschläge der Regierung selbst, um die Reform nicht zu vereiteln, irgendwie zu ändern, durch eine besondere Formulirung des Artikels 1 des Gesetzentwurfes Ausdruck. Zum Schlusse erörtert der Bericht die finanziellen Folgen der beabsichtigten Reform. Vor allem wird sich ein Entgang an Stempeln und Gebühren ergeben. Ferner werden die Subventionen an garantirte Bahnen infolge Einführung des neuen Tarifes eine Steigerung erfahren. Wie gross der Ausfall in beiden Fällen sein wird, lässt sich gegenwärtig nicht berechnen. Was aber die Transporteinnahmen bei den Staatsbahnen anbelangt, so beziffert der Ausschuss die Mindereinnahmen der Staatsbahnen auf 700 000 fl. Die gewünschte Herabsetzung des Zuschlages bei den Schnellzügen auf 20 % würde 1,2 Millionen Gulden, die Herabsetzung der Gepäcktaxe 524 000 fl. und die Zerlegung aller Zonen in je 25 km würde einen Ausfall von 274 000 fl. ergeben. Im ganzen würde, wenn man diese berechtigten Abänderungen des Tarifvorschlages annehmen wollte, ein Ausfall von 2 Millionen Gulden resultiren. Die Regierung lehnt aber die Annahme dieser Abänderungen aus diesem Grunde ab.

Steierisches Landes-Eisenbahnanlehen.

Mit Beziehung auf das in dieser Zeitung wiederholt besprochene Landesgesetz, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark (zuletzt in Nr. 35 S. 365 d. Ztg.) hat die Regierung dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf überreicht, womit dem diesfälligen Ersuchen des Steierischen Landtages in der Weise entsprochen wird, dass für das hierzu bewilligte Anlehen vom Tage seiner Emission 30jährige Steuerbefreiung für die Zinsen, sowie 30jährige Befreiung von der Entrichtung der Kuponstempel-Gebühr bewilligt werde. Das Land hat die Absicht, das Anlehen in Serien zu emittiren, und die Steuerbefreiung soll für jede einzelne Emission vom Tage der Ausgabe derselben laufen. Ueberdies wird den Titres dieses Anlehens Pupillarfähigkeit zugesprochen.

Bau der Unterkrainer Bahnen.

Ein Konsortium von Interessenten in Krain bemüht sich seit längerer Zeit für die Herstellung einer Eisenbahn zweiten Ranges von Laibach über Gross-Lupp und Treffen nach Rudolphswerth bezw. nach Straza mit einer als Lokalbahn herzustellenden Abzweigung von Gross-Lupp nach Gottschee. Die Hauptbahn ist mit einer Länge von 82,5 km, die Zweigbahn mit 49 km präliminirt. Die Gesammtkosten sind mit 10 Millionen Gulden veranschlagt. Die Regierung begehrt nun durch eine Vorlage im Abgeordnetenhause die Ermächtigung, bei Ertheilung der Konzession für diese Linien nebst den für Lokalbahnen zulässigen Begünstigungen auch eine Subvention in der Art zu bewilligen, dass die Staatsverwaltung 2½ Millionen Gulden Stammaktien der zu bildenden Aktiengesellschaft übernimmt. Die Zahlung des Kaufpreises für diese Stammaktien wäre in 5 Jahresraten im Maximalbetrage von 500 000 fl. zu leisten, die erste dieser Raten jedoch in keinem Falle vor Ablauf des Jahres 1892 zu bezahlen. Was die restlichen 7½ Millionen Gulden betrifft, so sollen mindestens 600 000 fl. von den Interessenten gegen Stammaktien al pari geleistet, ferner mit 4 % verzinsliche Prioritätsobligationen oder Prioritätsaktien unter den von der Regierung zu genehmigenden Modalitäten ausgegeben werden. Der Betrieb der beiden Linien soll auf Konzessionsdauer für Rechnung der Konzessionäre vom Staate geführt werden.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende März d. J.

Die Ende Januar d. J. ausgewiesene Kilometerzahl der im Bau befindlichen Bahnen blieb in den darauf folgenden 2 Monaten unverändert und betrug demnach am Schlusse des I. Quartals des laufenden Jahres 401,7 km, wovon 70,1 km auf die Staatsbahnen und 331,6 km auf die Privatbahnen entfallen. Ein nennenswerther Baufortschritt wurde nur auf der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt mit Abzweigung von Loschowitz nach Auscha, sowie bei dem zweiten Geleise der Strecke Krakau-Dembica erzielt. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbau im Februar 5 484, im März 6 681 Arbeiter. Im Januar hatte die Zahl der Arbeiter 4 818 betragen.

Grundsätze für die Lokalfrachtentarife der Ungarischen Staatsbahnen.

Der Ungarische Handelsminister hat die Grundprinzipien für einen auf den Staatsbahnen neu einzuführenden Frachtentarif festgestellt. Dieselben beruhen auf volkswirthschaftlichen Grundlagen und streben die möglichste Vereinfachung und Verwohlfeilung der Tarife im allgemeinen und speziell im lokalen und Zwischenverkehr benachbarter Stationen an; dies gilt insbesondere von den Tarifen, welche auf Verwerthung heimischer Rohprodukte, auf die Erleichterung des industriellen Betriebes, Alimentationsartikel usw. Einfluss nehmen.

Generalversammlung der Salzburger Eisenbahn und Tramway-gesellschaft am 2. April d. J.

Laut Rechnungsabschluss ergibt sich für 1889 ein reiner Gewinn von 19 374,24 fl., sonach eine etwa 3 % Verzinsung des Aktienkapitals von 630 000 fl. In der Generalversammlung wurde die Aenderung der Gesellschaftsstatuten in der Weise beschlossen, dass die in Salzburg domizilirenden Mitglieder des Verwaltungsrathes für jede Plenarsitzung, der sie beigewohnt haben, Anwesenheitsmarken in der Höhe von 20 fl., die auswärts domizilirenden dagegen die Vergütung der ihnen erwachsenden Reisekosten und ihrer Baarauslagen erhalten, welche Vergütung auch dann erfolgt, wenn die Mitglieder Reisen im Gesellschaftsinteresse unternehmen.

Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn am 27. April 1890.

Wie der Verwaltungsrath in seinem Berichte für 1889 mittheilt, wurden im abgelaufenen Jahre trotz der für die gesellschaftlichen Unternehmungen bewegten Geschäftsperiode befriedigende Resultate erzielt. Das wesentlichste Ereigniss bildete die eingetretene Tarifermässigung, und zwar des Maximaltarifes der Normalklassen um 5 % und des Maximaltarifes der ermässigten Klassen um 10 %, und hat der Verwaltungsrath den ermässigten Kohlentarif schon mit 1. Oktober v. J., jenen für die übrigen Güter mit 1. Januar l. J. eingeführt. Gegenüber diesen Ermässigungen wäre die Gesellschaft zweifellos berechtigt gewesen, die bisherigen Ausnahmetarife aufzuheben; die Ver-

waltung habe jedoch die für Vieh-, Obst- und Gemüsesendungen bestehenden Ausnahmetarife bis auf weiteres bestehen lassen. Ein wichtiges Ereigniss bildete die im Monate Juli ausgebrochene Lohnbewegung der gesellschaftlichen Bergarbeiter, welche die Verwaltung veranlasste, eine 20 % Erhöhung der Grundlöhne zu bewilligen, wodurch der Gesellschaft allerdings Lasten erwachsen sind, die in der Steigerung der Kohlenpreise kaum ihre Bedeckung finden können. Unter Hinweis auf die von der ausserordentlichen Generalversammlung vom Jahre 1881 der Verwaltung ertheilte Ermächtigung, die im Porteteuille der Gesellschaft verbliebenen 2000 Stück Aktien zum Behufe etwaiger Investitionen oder Erwerbungen zu verwerthen, wird weiter mitgetheilt, dass der Verwaltungsrath wegen vorgenommener neuen Investitionen 1 000 Stück dieser Aktien verkauft und hierbei einen Kursgewinn von 41 824 fl. erzielt habe. In neuester Zeit haben sich Bestrebungen geltend gemacht, eine Schienenverbindung der Graz-Köflacher Eisenbahn mit der Kronprinz Rudolfbahn herzustellen. Der Verwaltungsrath ist nun allerdings bereit, diesem Projekte seine Unterstützung zu widmen; er spricht auch die Ansicht aus, dass ohne namhafte Unterstützung von Land und Staat diese Bahn überhaupt nicht zustande kommen könne und über die Stellungnahme dieser beiden Hauptfaktoren dem Verwaltungsrathe noch nichts sicheres bekannt sei. Der Verwaltungsrath gibt der Hoffnung Ausdruck, dass infolge der günstiger gestalteten Geschäftskonjunktur auch das laufende Jahr mit günstigen Betriebsergebnissen abschliessen werde, und geht dann über zu den Anträgen, betreffend die Verwendung des für 1889 erzielten Reingewinnes. Derselbe wird mit 585 963 fl. ausgewiesen. Hiervon sollen verwendet werden: 5 000 fl. zur Amortisation von 25 Stück Aktien zu 200 fl. (Verloosung 1. Oktober d. J.), 366 650 fl. für die 5 % Zinsen von 36 665 cirkulirenden Aktien, 41 413 fl. zur Dotirung von Reserven und 25 067 fl. für Tantiemen des Verwaltungsrathes und der Direktion, so dass zuzüglich des Gewinnvortrages per 36 357 fl. aus dem Vorjahre noch 184 171 fl. verfügbar bleiben. Der Verwaltungsrath beantragt nun, 147,436 fl zur Zahlung einer Superdividende von je 4 fl. auf 36 665 Aktien und 194 Genussscheine zu bestimmen und den Rest von 36 735 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Ausserdem wird beantragt, den obenerwähnten, aus dem Verkaufe von 1 000 eigenen Aktien erzielten Kursgewinn von 41 824 fl. auf das Konto „Dispositionsfonds und Reserve für neue Werksanlagen" zu überschreiben. Diese Anträge wurden einhellig angenommen, und es gelangt die Dividende mit 14 fl. für die Aktie = 7 % vom 1. Mai ab zur Auszahlung.

Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 28. April d. J.

Der Vorsitzende erstattete einen übersichtlichen Bericht über die Geschäftsgebahrung des Jahres 1889, welcher zur Kenntniss genommen wurde. Zum Punkte der Tagesordnung: Verwendung des Erträgnisses, gab der Vorsitzende nachstehende Darlegung: Die Einnahmen nach Abschlag der Ausgaben betrugen 2 006 950 fl. Nach Abzug der für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals erforderlichen 1 294 550 fl., dann der Annuitätsdifferenzen von 156 000 fl., sohin im Gesammtbetrage von 1 450 550 fl., beläuft sich der Nettoüberschuss auf 556 400 fl. Die 5 % Reservefonds-Quote hiervon beträgt 27 820 fl., und nach weiterem Abzug der 5 % Verwaltungsraths-Tantieme von 26 429 fl. verbleiben 502 151 fl. und mit Hinzurechnung des Vortrages für 1889 552 818 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. In betreff der Verwendung dieses Ertragsüberschusses stellt der Verwaltungsrath folgende Anträge: 1. Die aus dem Spezialfonds im abgelaufenen Jahre bestrittenen Auslagen haben einen Gesammtaufwand von 227 632 fl. erfordert, so dass der Spezialfonds nach Abrechnung dieser Ausgabeposten am 31. Dezember 1889 mit einem Saldo von 34 961 fl. schliesst. Wenn die Verwaltung in diesem Jahre eine Dotirung des Spezialfonds, und zwar im Belaufe von 170 000 fl. vorschlägt, so wird sie hierzu zunächst durch die nothwendige Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für die mit Beginn der heurigen Sommerfahrordnung zu aktivirenden Schnellzüge veranlasst. Der Aufwand für die Beschaffung von 22 Interkommunikationswagen und 4 Schnellzuglokomotiven sammt Tendern beträgt rund 317 000 fl. Weiter beläuft sich das Erforderniss für die im heurigen Jahre zu bewerkstelligende Fortsetzung der Verstärkungsarbeiten der Eisenbrücken im Sinne der diesbezüglichen behördlichen, allgemein erlassenen Normen auf 60 000 fl. und das Erforderniss für die behufs Erzielung erhöhter Betriebssicherheit nothwendige Verstärkung des Oberbaues in der restlichen Bahnstrecke Pilsen-Furth auf rund 90 000 fl. Endlich wird sich ein Erforderniss für anderweitige Herstellungen und Anschaffungen im laufenden Jahre im Betrage von 35 000 fl. ergeben, somit beläuft sich das aus dem Spezialfonds zu bedeckende Gesammterforderniss auf rund 502 000 fl. Auf die Nothwendigkeit dieser besonderen Auslagen hat die Verwaltung bereits in der vorjährigen Generalversammlung hingewiesen, und findet somit der gestellte Antrag auf Dotirung des Spezialfonds seine volle Begründung. Hierbei führt die Verwaltung an, dass sie diese Auslagen auf 2 Jahre zu vertheilen beabsichtigt und zur Bestreitung derselben auch die Annuitäts-Differenzbeträge von jährlich rund 97 000 fl. in den Jahren 1890 und 1891 mit herangezogen werden. 2. Dem Pensionsfonds ist der Betrag von 30 000 fl. zuzuweisen. 3. Beantragt der Verwaltungsrath die gleiche Superdividende wie in den vorangegangenen beiden Jahren, d. i. 5 fl. für die Aktie und Genussschein, und sohin für die im Umlaufe befindlichen 59 263 Aktien und infolge der stattgehabten Verloosungen der gesellschaftlichen Aktien für 737 Genussscheine zusammen 300 000 fl. zu vertheilen und sonach den Julikupon der Aktien mit 10 fl. und den der Genussscheine mit 5 fl. ohne Abzug einzulösen. 4. Der hiernach sich ergebende Rest von 52 818 fl. ist auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden ohne Debatte angenommen.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn am 30. April d. J.

Der Verwaltungsrath erstattete den Bericht über die Geschäftsführung im Jahre 1889 und über die staatliche Betriebsübernahme der Oesterreichischen Linien. Bei diesem Anlasse hält der Verwaltungsrath es für seine Pflicht, der erspriesslichen Thätigkeit des ehemaligen Personals der Gesellschaft zu gedenken und insbesondere dem gewesenen Generalsekretär, Regierungsrath Anton Kühnelt, dem Betriebsdirektor Karl Oesterreicher und dem Direktor-Stellvertreter Ludwig von Wierzbicki, sowie den Departements- und Abtheilungsvorständen für deren langjährige und ausgezeichnete Dienstleistung die Anerkennung auszusprechen. Zum Berichte macht ein Aktionär mehrere Bemerkungen, auf welche der Verwaltungsrath folgendes erwidert: Der Punkt 6 der Bestimmungen, betreffend die Uebernahme der gesellschaftlichen Linien in den Staatsbetrieb, hat den Verwaltungsrath veranlasst, einen Protest beim Handelsministerium zu überreichen, weil die Fassung dieses Punktes, der die Bestreitung der Auslagen für etwa künftig nothwendig werdende Investitionsauslagen behandelt, eine so allgemeine ist, dass dadurch die Gesellschaft in Zukunft der Gefahr ausgesetzt werden könnte, Betriebsausgaben vorzunehmen, ohne dieselben in die Betriebsrechnung einstellen zu dürfen. Es würde nach der Fassung dieses Punktes die Entscheidung hierüber ausschliesslich dem Handelsministerium zustehen, während im Interesse der Aktionäre eine Klarstellung schon im gegenwärtigen Augenblicke nothwendig sei. Was die Anregung betrifft, dass der Verwaltungsrath auf das Betriebsrecht der gesellschaftlichen Linien gänzlich verzichten und deren vollständige Uebernahme durch den Staat gegen Zahlung der vollen Staatsgarantie anstreben möge, so sei diese Angelegenheit wohl bei den Verhandlungen mit der Regierung nicht zur Sprache gekommen, aber der Verwaltungsrath werde dieselbe jedenfalls in Erwägung ziehen und erforderlichenfalls in geeigneter Weise anregen. Hierauf wurde der Bericht des Verwaltungsrathes einstimmig genehmigt. Bezüglich der Verwendung des nach Abzug der 5 % Aktienzinsen verfügbaren Ueberschusses von 1 020 766 fl. wurde beschlossen, den Betrag von 472 500 fl. zur Vertheilung einer Superdividende mit 3,5 fl. = 1,75 % für die Aktie und Genussschein zu verwenden und den Rest von 548 266 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es gelangt sonach der am 1. Mai d. J. fällige Kupon mit 8,5 fl. für die Aktie und 3,5 fl. für den Genussschein zur Einlösung. Der Verwaltungsrath wurde gleichzeitig ermächtigt, den am 1. November fällig werdenden Kupon aus dem Erträgnisse der Oesterreichischen Linien, bezw. der zur Ergänzung desselben zu leistenden Staatsgarantie und aus der von der Rumänischen Regierung zu zahlenden Garantierate mit 5 fl. für die Aktie zur Einlösung zu bringen.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Kronstadt-Háromszék am 1. Mai d. J.

Diese im Bau begriffene Lokalbahn erstreckt sich von Kronstadt bis Zernest und von Kronstadt über Szepsi St. Georg bis nach Kezdivásárhely als Hauptlinien und auf eine als Strassenbahn von Kronstadt nach Hosszufalu führende Flügellinie. Die Länge dieses Netzes beträgt 119 km. Das Anlagekapital von 4 088 800 fl. wird durch 1 120 000 fl. Stammaktien gebildet, wovon der Ungarische Staat als Hilfsbeitrag 538 200 fl., die Stadt und das Komitat Kronstadt 80 000 fl. bezw. 150 000 fl. und das Komitat Háromszék 281 800 fl. übernimmt, so dass nur noch 70 800 fl. Stammaktien zu begeben sind. Die sämmtlichen das weitere Anlagekapital bildenden Prioritätsaktien von 2 888 800 fl. haben die Firmen v. Erlanger und Söhne und Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a/M. vollständig eingezahlt. Dieselben haben auch den ganzen Bau sammt der Ausrüstung dieser Bahn im Vereine mit der Budapester Ungarischen Handelsbank und mit der Firma Leo Arnoldy in Mainz übernommen.

Generalversammlung der Eisenbahn-Wagenleihgesellschaft am 1. Mai d. J.

Der Revisionsausschuss knüpfte an seinen angenommenen Antrag auf Ertheilung des Absolutoriums einige Bemerkungen über die Gruppirung der Ziffern in dem Rechnungsabschlusse und wünscht insbesondere, dass ein Betrag von mehr als 70 000 fl. für gewisse, noch nicht verwendete Anschaffungen aus den Debitoren ausgeschieden und etwa als Materialvorrath ersichtlich gemacht werde. Verwaltungsrath Baron Sochor erwiderte, dass durch die Art der Buchung an den Geschäftsresultaten nichts geändert und dass der Verwaltungsrath diese Anregung in Betracht ziehen werde. Ein Aktionär gab der Befriedigung über die Geschäftsresultate Ausdruck, bedauert aber, dass der Rechenschaftsbericht so kurz gefasst sei, weshalb er sich veranlasst sehe, Aufklärungen zu verlangen über die Nichtverwendung fremder Wagen in diesem Jahre, über die Vortheile der Vereinbarung mit den Ungarischen Wagenleihgesellschaften, sowie bezüglich der Gerüchte über die Aufnahme eines Anlehens behufs Vermehrung des gesellschaftlichen Wagenparks. Direktor Hönigsvald bemerkte hierauf, dass die Gesellschaft früher Wagen aus Frankreich herangezogen habe und deshalb mit der Compagnie auxiliaire in Verbindung stand; diese Gesellschaft betreibe aber jetzt das Geschäft selbständig, während der Paris - Lyon - Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft die Hinaussendung von Wagen von der Französischen Regierung nicht mehr gestattet werde. Baron Sochor fügt hinzu, dass die nothwendige Anschaffung von Wagen aus den vorhandenen Kapitalien erfolgen werde und eine Erhöhung des Aktienkapitals nicht in Aussicht genommen sei; es werde übrigens über diesen Punkt der Generalversammlung eine besondere Mittheilung gemacht werden. Das Kartell mit den beiden anderen inländischen Gesellschaften besteht seit einigen Jahren und wurde geschlossen, um den weitgehenden Unterbietungen der konkurrirenden Unternehmungen ein Ende zu machen.

In betreff der Verwendung des Reingewinnes von 232 109 fl. beantragt der Verwaltungsrath, von dem nach Dotirung des Reservefonds und der Tantieme verbleibenden Betrage von 207 828 fl. eine Dividende von 6,50 fl. für 1 Aktie = 8⅛ % mit 172 640 fl. zu vertheilen und den Rest von 35 188 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde angenommen. Der Präsident machte darauf folgende Mittheilung: „Infolge der stetigen Zunahme des Güterverkehrs und anderer Einwirkungen, welche in den geänderten Verkehrsverhältnissen begründet sind, ist auch der Wagenbedarf ein grösserer geworden, so dass unsere und die Wagen der mit uns in einem Gemeinschaftsverhältnisse stehenden Ungarischen Wagenleih-Gesellschaften nicht mehr ausreichten, um den gestellten Anforderungen zur Genüge entsprechen zu können. Die unmittelbare Folge hiervon war die, dass die heimischen Verkehranstalten ihren Mehrbedarf durch Anmiethung fremdländischer Wagen decken mussten. Wir haben uns daher mit der Frage beschäftigt, ob es nicht im Interesse unseres Unternehmens gelegen wäre, unseren an sich geringen und für die geänderten Verkehrsverhältnisse nicht mehr ausreichenden Wagenpark durch Neuanschaffung einer grossen Anzahl von Wagen entsprechend zu vermehren. Eine solche Vermehrung erschien auch dem Verwaltungsrathe als das geeignetste Mittel, die Heranziehung fremdländischer Wagen entbehrlich zu machen und dadurch einer unser Unternehmen schädigenden Konkurrenz wirksam zu begegnen. Wenn auch der Verwaltungsrath von der Nothwendigkeit der Vergrösserung des gesellschaftlichen Wagenparks durchdrungen war, so konnte er dennoch nicht an die Verwirklichung seiner diesfälligen Absichten in dem ihm wünschenswerth erscheinenden Umfange schreiten, weil ihm für die Bedeckung der Kosten einer solchen Neuanschaffung, welche im Wege einer Aktienemission hätte erfolgen müssen, der gegenwärtige Augenblick nicht geeignet erschien. Um jedoch den an uns gestellten allerdringendsten Anforderungen seitens unserer Kommittenten wenigstens theilweise entsprechen zu können, haben wir beschlossen, vorläufig nur eine Anzahl von 200 Wagen jener Typen, für welche der grösste Bedarf besteht, einstweilen aus den vorhandenen Mitteln der Gesellschaft zu beschaffen."

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

An Stelle der beiden Direktorien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichisches bezw. Ungarisches Netz) zu Wien bezw. Budapest ist je eine Direktion eingesetzt worden.

Stand der Oesterreichisch-Ungarischen Handelsmarine am Schlusse des Jahres 1889.

Der Stand der gesammten Oesterreichischen und Ungarischen Seefahrzeuge betrug, nach Angabe des „Handelsmuseums", zu dem angegebenen Zeitpunkte 10 022 Schiffe mit 257 191 t Gehalt, 26 248 Pferdekraft und 29 202 Mann Besatzung, gegen 9 892 Schiffe mit 264 641 t, 25 336 Pferdekraft und 29 229 Mann Besatzung am Schlusse des Jahres 1888. Auf die verschiedenen Schiffskategorien entfallen, und zwar: auf die weite Fahrt 203 Segler mit 110 684 t und 2 046 Mann, 60 Dampfer mit 81 870 t, 19 335 Pferdekraft und 2 270 Mann; auf die grosse Küstenfahrt 50 Segler mit 7 070 t, 265 Mann, 30 Dampfer von 11 359 t, 4 795 Pferdekraft und 533 Mann; auf die kleine Küstenfahrt 1 606 Segler mit 23 084 t, 4 178 Mann, 72 Dampfer mit 3 163 t, 2 118 Pferdekraft und 396 Mann; also an eigentlichen Seehandelsschiffen zusammen 1 859 Segler mit 140 838 t, 6 489 Mann, 171 Dampfer mit 96 392 t und 3 199 Mann; ferner Fischerfahrzeuge und andere Boote 7 992 mit 19 961 t und 19 514 Mann Besatzung.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der 1. Mai ist ruhig verlaufen. Die Strikes sind in der Abnahme begriffen und der Saatenstand ist ein vielversprechender. Dazu die günstigen Berichte in den Generalversammlungen der Eisenbahnen und deren allmählich bekannt werdenden Bilanzen. Die Kurssteigerung aller Transportaktien, besonders der internationalen, war vorwiegend; so notiren Nordbahn 2670, Nordwestbahn 205, Elbethalbahn 218,75, Galizische Carl Ludwigbahn 197, Staatsbahn 219,25, Südbahn 122; insbesondere wurden Buschtêhrader Eisenbahn (A 1082, B 427), Böhmische Westbahn (332) und Böhmische Nordbahn (212) begehrt. Die andauernde Silberhausse machte sich in starken Aufträgen aus dem Auslande für Prioritäten sehr bemerkbar.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Laut „Schweiz. Handelsztg." stellt sich das Ergebniss der Unternehmung für 1889 wie folgt:

Transporteinnahmen der eigenen Linien	15 518 559,66	Frcs.
Verschiedenes	958 899,54	„
Nettoertrag dritter Unternehmungen . .	2 138 307,70	„
Zinsen usw.	533 049,16	„
Gesammteinnahmen	19 146 140,47	Frcs.
Betriebsausgaben	7 071 505,09	„
Einnahmenüberschuss	12 074 635,38	Frcs.

Hierbei ist indessen zu beachten, dass die Angaben für November und Dezember approximative sind. Die Rektifikationen werden ein Plus als sicher erscheinen lassen. Aus dem oben angeführten Ueberschusse von 12 074 635,38 Frcs. sind, um den ungefähr den Aktionären zur Verfügung stehenden Reingewinn berechnen zu können, die Verzinsung der konsolidirten Anleihen, die Verzinsung der Einzahlungen auf die Prioritätsaktien, die statutarischen Abschreibungen und Amortisationen, die Einlagen in die Fonds, die Rücklage der Aktionäre in Abzug zu bringen. Es betragen diese Posten voraussichtlich:

Verzinsung der konsolidirten Anleihen:		
a) Obligationen älterer Anleihen. . . .	33 333,35	Frcs.
b) Subventionsdarleihen	116 500,—	„
c) Nationalbahnanleihe	120 000,—	„
d) Hypothekaranleihe von 160 000 000 Frcs.	5 085 466,65	„
e) Anleihe der rechtsufrigen Seebahn (im Laufe 1889 einbezahlt)	63 000,—	„
Obligationenzinsen	5 418 300,—	Frcs.
Verzinsung der Einzahlungen auf die 5 % Prioritätsaktien vom 1. Juli 1888 . . .	331 465,50	„
Amortisationen und Abschreibungen . .	477 100,—	„
Rücklage zu Gunsten der Aktionäre . .	570 000,—	„
Gesammtausgaben	6 796 865,50	Frcs.
Gesammteinnahmen	12 074 635,38	„
Ueberschuss der Einnahmen	5 277 769,88	Frcs.

Hierbei ist indessen zu beachten, dass die Einlage in den Erneuerungsfonds mit 1 500 000 Frcs. und die in den Versicherungsfonds mit 100 000 Frcs. nicht in Abzug gebracht worden sind. Rechnen wir diese Summe von 1 600 000 Frcs. von den oben genannten 5 277 769,88 Frcs. ab, so ergibt sich ein Einnahmeüberschuss von 3 677 769,83 Frcs. oder mit den zu erwartenden Rektifikationen für November und Dezember rund 3 700 000 Frcs., welche zur Verfügung der Aktionäre stehen würden.

1889 Einnahmeüberschuss	3 700 000	Frcs.
1888 „ „	2 852 558	„
Approximativ mehr für 1889	847 442	Frcs.
rund	850 000	„

Internationale elektrische Ausstellung 1891 in Frankfurt a. M.

Aus einem am 28. v. Mts. dem Ausschuss ertheilten Bericht des Herrn Oskar von Miller über den Fortgang der Ausstellungsarbeiten theilen wir folgendes mit: Die früheren elektrischen Ausstellungen in München und Wien hätten den Zweck

gehabt, Sympathie für elektrische Beleuchtung zu erwecken und es sei sicher den dortigen Anregungen zu danken, dass die elektrische Beleuchtung in Deutschland mehr als in irgend einem andern Lande des Kontinents Fortschritte gemacht habe. Die Aufgabe der Frankfurter Ausstellung würde es sein, die elektrische Kraftvertheilung und Kraftübertragung in den verschiedensten Systemen und Anwendungen zu zeigen. „Es gibt keine Zeit, die so sehr drängt, diese Aufgabe zu erfüllen, als die unsere, eine Zeit, in der die Arbeitszeit verkürzt werden soll, und man die Bedürfnisse nicht einschränken will. Wir müssen nach neuen Hilfsquellen suchen, um bei verkürzter Arbeitszeit ebenso viel zu produziren, und dazu bietet die Elektrizität im reichlichsten Maasse die Mittel. Wir müssen diese Mittel dem Handwerker und Arbeiter zeigen, damit er davon Gebrauch machen kann. Wir haben es deshalb als die Hauptaufgabe unseres Unternehmens betrachtet, die elektrische Kraftübertragung und -Vertheilung zur Vorführung zu bringen. So haben wir einen grossen Theil des uns zur Verfügung stehenden Raumes bestimmt, um Werkstätten zu errichten. Wir hoffen, dass die verschiedenen deutschen Gewerbevereine hier Werkstätten errichten, der Bedeutung des Unternehmens entsprechend, und sie in Betrieb setzen, wobei wir die elektrische Kraft zu liefern hätten. Arbeiter und Arbeitgeber werden, wenn sie die hiesigen Vorführungen gesehen, förmlich als Apostel dienen, die verkünden, dass man bei gleicher Zeit und weniger Arbeit das Doppelte leisten kann, wenn man sich der Hilfe der Elektrizität bedient. Dass dies möglich ist, habe ich in Berlin in der Mantelfabrik von Mannheimer erfahren, wo thatsächlich mit Hilfe elektrisch betriebener Nähmaschinen die Näherinnen ohne grössere Anstrengungen das Doppelte produziren können, als früher. Die Kraft, welche zum Betriebe der Werkstätten dient, soll einestheils entnommen werden von entfernt liegenden Ortschaften, damit dem grossen Publikum der thatsächliche Beweis geliefert wird, dass man Kraft auf grosse Entfernungen übertragen kann, und dass die zahlreichen unbenutzten Wasserkräfte, die wir besonders in Süddeutschland haben, nutzbar verwendet werden können. Es soll aber ein Theil der Kraft im Ausstellungsraume selbst erzeugt werden, damit die Besucher der Ausstellung sehen, wie die primären Stationen konstruirt sind, damit Beispiele gegeben werden für die Städte, die Centralstationen errichten wollen. Diese Krafterzeugung soll in einer von Professor Oskar Sommer billig und geschmackvoll projektirten Maschinenhalle stattfinden, die den Mittelpunkt des ganzen Ausstellungsraumes bilden wird. Von den hervorragendsten elektrotechnischen Firmen ist die Zusicherung gegeben worden, dass sie ihre schönsten Sachen in diesen Raum schicken. Wir werden hier mehrere Tausend Pferdekräfte zur Verfügung haben und werden Maschinen vorzeigen können, wie sie in solcher Grösse und Vollkommenheit bisher auf keiner Ausstellung zu sehen waren. Ausser der Stromerzeugung ist eine sehr wichtige Aufgabe die Stromvertheilung. Wir wollen diese verschiedenen Systeme in einer grossen Halle, der wirklichen Ausführung entsprechend, zur Anschauung bringen. Wir wollen dem Publikum, den betheiligten Behörden direkt ein Urtheil verschaffen über die Systeme, allerdings nicht darüber, welches das beste ist, denn das ist nicht zu entscheiden, sondern darüber, welches sich in dem einen und welches sich in dem anderen Falle am besten eignet. Wir haben eine besondere Rücksicht auf einen Zweig der Elektrotechnik genommen, der gerade in den letzten Jahren namentlich in Amerika einen grossen Aufschwung genommen hat, auf die elektrischen Bahnen. In Amerika sind eine sehr grosse Zahl elektrische Bahnen in Betrieb und viele Millionen Kapital sind dadurch nutzbringend verwerthet. Auch hier gibt es verschiedene Systeme und die Erfinder streiten sich, wie bei allen Neuerungen, darum, wer es am besten macht. Wir wollen jedem Gelegenheit geben und haben viererlei Bahnen in Aussicht genommen. Die erste soll eine Grubenbahn für Bergwerkszwecke sein und in ein Bergwerk führen, wo auch sonstige elektrische Einrichtungen vorhanden sein werden. Die zweite wird mit Akkumulatoren betrieben und soll vom Ausstellungsplatze nach dem Schillerplatze führen. Eine dritte Bahn soll oberirdische Stromzuführung erhalten, ähnlich wie die Frankfurt-Offenbacher Bahn, aber vervollkommneter; dieselbe geht von der Ausstellung nach dem Opernplatz. Eine vierte Bahn mit unterirdischer Stromzuleitung, wie eine solche in Budapest existirt, soll nach dem Maine führen, wo wir beabsichtigen, eine kleine Marineausstellung zu veranstalten. Ueber diese verschiedenartigen Arten der Kraftübertragung dürfen wir natürlich die elektrische Beleuchtung nicht vergessen und haben dieser ein weites Feld eingeräumt. Die verschiedenen Ausstellungsräume bieten Gelegenheit, die Beleuchtungsapparate zu zeigen. Eine besonders günstige Gelegenheit bietet die Maschinenhalle, deren Façade durch viele Tausende Glühlampen markirt werden soll, dann weiter eine Kunstausstellung, die auch am Tage elektrisch beleuchtet wird, sowie eine Anzahl von Musterzimmern; dann eine Beleuchtungsart, die bei allen Städtebeleuchtungen in Frage kommt, die der Laden und Schaufenster mit Glüh- und Bogenlicht, von innen und aussen, auf die verschiedenste Weise. Ein Beleuchtungsobjekt soll ferner ein Theater werden, dass sich dadurch von früheren Objekten unterscheiden soll, dass wir nicht nur die Lichteffekte darstellen wollen, sondern auch die Hilfsmittel und Apparate, die zu diesen Effekten dienen, zeigen und erläutern werden. In dem Theater sollen auch populäre Vorträge mit Experimenten gehalten werden. Am Maine soll ein Leuchtthurm errichtet werden, von dem aus die Mainseite Frankfurts mit Hilfe eines mächtigen Reflektors beleuchtet werden soll. Fernere Beleuchtungsobjekte sind die Ausstellungsgärten, die Restaurants und vor allem eine Grotte, die von Professor F. Kirchbach entworfen wird. In dieser Grotte sollen Beleuchtungseffekte hervorgerufen werden, die mindestens ebenso schön und feenhaft sein werden, wie die in Paris gezeigte Fontaine. Ein Hauptaugenmerk wird auch auf die Telephonie gerichtet werden, wo vor allem Uebertragungen aus entfernten Städten in Aussicht genommen sind, sowie Opernübertragungen. Ferner werden durch Phonographen die Gespräche und Reden berühmter Männer übertragen. Selbstverständlich werden auch Signalapparate und Telegraphen nicht fehlen; es ist bereits von den obersten Staats- und Reichsbehörden in Aussicht gestellt worden, dass sie sich in hervorragender Weise betheiligen. Ein hervorragender Platz ist auch der Elektrochemie eingeräumt worden, denn gerade hier sind epochemachende Erfindungen gemacht worden, sowie den elektromedizinischen und wissenschaftlichen Apparaten. Unter den letzteren wird auch der Apparat des Professors Herz sein, mit dem er die Versuche über das Wesen der Elektrizität gemacht hat, die in der ganzen Welt allgemeine Bewunderung erregt haben. Man will versuchen, im nächsten Jahre die Kongresse von wissenschaftlichen und technischen Vereinen und sonstigen Korporationen nach Frankfurt zu verlegen, und es ist bereits von Herrn Oberbürgermeister Dr. Miquel in Aussicht gestellt worden, dass der Frankfurter Magistrat Veranlassung nehmen wird, einen Kongress der Städteverwaltungen hierher zu berufen, welche selbstverständlich das grösste Interesse an den Ergebnissen dieser Ausstellung haben. Im Ausschuss ist beschlossen, die hervorragenden Fachleute aller Länder hier zu versammeln zu einer Prüfungskommission, damit sie die ausgestellten Arbeiten prüfen und neue Anregung geben, so dass praktische Erfolge errungen werden. Diese reichhaltige Ausstellung, die dadurch besonders interessant wird, dass die meisten Sachen im Betriebe gezeigt werden, erfordert natürlich auch erhebliche Kosten, die man aus den verschiedenen Einnahmen für Trambahnen, Restaurationen, Platzmiethe usw. zu decken hofft. Aber auch die staatlichen und städtischen Behörden, sowie wirthschaftliche Vereine, welche das allergrösste Interesse an den Bestrebungen und Erfolgen der Ausstellung bereits bewiesen, werden dieselbe auch materiell unterstützen. Die bisherigen Verhandlungen mit Behörden und den verschiedensten Firmen des In- und Auslandes berechtigen zu der Hoffnung, dass die Ausstellung wissenschaftlich und technisch, in sozialpolitischer und finanzieller Hinsicht, den gewünschten Erfolg haben werde. — Ein Schreiben des Herrn Reichskanzlers und des Herrn Kultusministers bekundete lebhaftes Interesse für die Ausstellung. — In Erwägung, dass die Kosten der Aussteller bei einer elektrischen Ausstellung höher sind, als bei anderen Ausstellungen, und dass es daher am Platze sei, die Aussteller bei einem erforderlichen Ueberschusse zu bedenken, beschloss der Ausschuss, bis zu 50 % eines etwa erzielten und nach Maassgabe der Satzungen ermittelten Ueberschusses zur verhältnissmässigen Rückerstattung der von den Ausstellern aufgewendeten Platz- und Kraftmiethe zu verwenden.

Verschiedenes.

Die grössten Brücken.

Im „Engineer“ sind eine Anzahl derselben zusammengestellt; es sind dies die folgenden: Forthbrücke (Kragträger) 521,2 m; Brooklyn-Hängebrücke 487,7 m; Niagara-Hängebrücke 250,25 m; Hängebrücke bei Freiburg 246 m; Sukkurbrücke (Kragträger) 249,94 m; Clifton-Hängebrücke 214 m; Ménocbrücke (ebenfalls Hängebrücke) 176,78 m; Garabitbrücke (Bogen) 164,6 m; Duerobrücke (Bogen) 160 m; Haarlemer Brücke (Bogen) 155,45; St. Louisbrücke (Bogen) 153 m; Brücke über die Adda bei Paderno (Bogen) 150 m; Britanniabrücke (Röhrenbrücke) 143,87 m; Niagara-(Krag-)Brücke 143,26 m.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Juni d. J. wird die der diesseitigen Verwaltung unterstellte an die Hauptbahn in Hungen anschliessende, 11,77 km lange, normalspurige Nebenbahn Hungen-Laubach mit der Haltestelle Villingen und der Endstation Laubach für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben. Die Beförderung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie Gütern, erfolgt auf Grund des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nebst Zusatzbestimmungen, bezw. des Vereinsbetriebsreglements, sowie des Nachtrags VI zu dem Lokaltarif für den Personenverkehr, des Nachtrags II zu dem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und des Nachtrags IV zu dem Lokalgütertarif.

Giessen, den 3. Mai 1890. (1014)
Grossherzogliche Direktion.

2. Güterverkehr.

Mit dem 10. Mai d. J. wird die zwischen Frankenhagen und Tuchel belegene Haltestelle Sehlen für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Der Frachtberechnung werden im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen bis auf weiteres die Entfernungen für Frankenhagen bezw. Tuchel unter Zuschlag von 7 bezw. 8 km zu Grunde gelegt.

Sendungen nach Sehlen werden nur frankirt, von Sehlen nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung angenommen.

Bromberg, den 3. Mai 1890. (1015)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verband, Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Rheinisch-Westfäl.-Oesterr.-Ungar. Verband, Niederländ.-Oesterr.-Ungar. Verband, Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verband. Vom 15. Mai bis 15. eventl. 31. Oktober l. Js. findet in Wien eine land- und forstwirthschaftliche Ausstellung statt.

Für die Beförderung der für diese Ausstellung bestimmten, als Eilgut oder als Frachtgut aufgegebenen Objekte werden, insoweit in den Tarifen für die obigen Verbände direkte Frachtsätze bestehen, unter den nachstehenden Bedingungen und unter Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen folgende Ermässigungen von den direkten Frachtsätzen im Rückerstattungswege bewilligt, und zwar:

a) seitens der Oesterreichischen Bahnen:
sowohl für den Hin- als auch für den Rücktransport auf Oesterreichischem Gebiete eine 50% Ermässigung von den aus den direkten Frachtsätzen auf die betreffenden Oesterreichischen Bahnen entfallenden Antheilen;

b) seitens der Deutschen Bahnen:
für den Rücktransport die Rückerstattung der aus den direkten Frachtsätzen auf dieselben entfallenden vollen Antheile, wenn die Rücksendung an den Aussteller des Gutes erfolgt.

Diese Begünstigungen werden bei Erfüllung folgender Bedingungen gewährt:

1. Der Frachtbrief über jede für die Ausstellung bestimmte Sendung muss mit einem Certifikate des Ausstellungs-Komitees belegt sein, welchem der Name des Versenders, sowie die Bezeichnung der Sendung zu entnehmen ist. Die Sendungen müssen auf dem Hintransporte an das General-Komitee der Ausstellung adressirt sein und sind in den Frachtbriefen für den Hintransport als „Ausstellungsgut" zu bezeichnen.
   Auch ist in den Frachtbriefen ausdrücklich zu vermerken, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchweg Ausstellungsgut darstellen.
2. Dem Frachtbriefe über jede retourgehende Sendung muss der Frachtbrief über den Hintransport zur Ausstellung beigegeben sein, welcher die Bestätigung des Ausstellungs-Komitee enthalten muss, dass die in dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenstände ausgestellt waren und nicht verkauft wurden.
   Die Rücksendung muss innerhalb 4 Wochen nach Schluss der Ausstellung stattfinden.
   Ist von einer Sendung nur ein Theil unverkauft geblieben, so werden die für den Rücktransport bewilligten Begünstigungen nur für diesen gewährt.
   Werden beim Hintransporte Ausstellungsgüter mit anderen Gütern zu einer Frachtbriefsendung vereinigt, so ist die frachtfreie Rückbeförderung für eine Theilsendung auf den Deutschen Bahnen ausgeschlossen.
   Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung an den Aussteller des Frachtbriefes über die Hinbeförderung erfolgen.
3. Die Sendungen dürfen weder auf dem Hin- noch Rücktransporte mit Nachnahmen belastet sein. Zulässig sind nur Nachnahmen der Speditionsspesen: Lieferzeit-Interesse-Deklaration ist ausgeschlossen.
   Sämmtliche Nebengebühren sind sowohl bei dem Hin- als bei dem Rücktransporte voll zu entrichten.
4. Dem Versender bleibt für den Hintransport die Wahl der Beförderungs-Route überlassen. — Diese Route muss jedoch im Verbande gleichfalls transportberechtigt sein, worüber nähere Auskunft bei den Abfertigungsstellen zu erhalten ist. — Für den Rücktransport ist jedoch dieselbe Route wie für den Hintransport zu wählen.

Die Rückerstattung der gegenüber den obigen Begünstigungen entfallenden Fracht-Differenzen findet sowohl für den Hin- als Rücktransport nur an diejenige Partei statt, welche die Fracht bezahlt hat, somit bei frankirten Sendungen an den Versender, bei angewiesenen Sendungen an den Adressaten.

Dieselbe erfolgt gegen Vorlage der oberwähnten mit dem Certifikate des Ausstellungs-Komitees belegten Original-Frachtbriefe über den Hin- und Rücktransport der Sendung.

Berlin, den 1. Mai 1890. (1016MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Kolin Oe. U. St. E. G. in den Ausnahmetarif vom 15. Oktober 1887 für Steinkohlen etc. von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft einbezogen und zwar mit den gleichen Frachtsätzen, welche für die in diesem Tarif bereits enthaltene Station Alt-Kolin gelten.

Breslau, den 7. Mai 1890. (1017)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Vom 15. Mai 1890 ab finden die Ausnahmesätze für überseeische Eisenerze etc. in Mengen von mindestens 50 000 kg von Stettin und Swinemünde nach Dzieditz und Oderberg transito auch auf Locosendungen Anwendung.

Breslau, den 9. Mai 1890. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Feldspath (Ausnahmetarif 26) zwischen Furth i. Wald und Zwickau kommt vom 10. Mai d. J. an ein Frachtsatz von 0,77 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 6. Mai 1890. (1019)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Süddeutschland (A.-T. II vom 1. August 1886). Mit Wirksamkeit vom 1. Juni d. J. gelangt der III. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. II. für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. August 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Einlagerungsbestimmungen.

München, den 2. Mai 1890. (1020)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni l. J. tritt der Nachtrag V zum Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif. Tarifheft V vom 20. August 1880, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Steinen in Wagenladungen zu 10 000 kg ab Nachod nach Hassfurt.

München, den 3. Mai 1890. (1021)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli l. J. tritt zu dem vom 1. November 1889 ab gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hasslinghausen und Silschede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Rixheim und Wisch der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie anderweite theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze, namentlich für den Verkehr mit den Lothringisch-Luxemburgischen Hochofenstationen und Berichtigungen.

Ausserdem kommt durch den Nachtrag die Tarifbestimmung, nach welcher im Verkehr mit den vorbezeichneten Hochofenstationen eine Anschlussfracht nicht erhoben wird, zur Aufhebung.

Der Nachtrag ist gegen Ende Mai bei den betreffenden Güter-Abfertigungen käuflich zu haben. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau über die Höhe der neuen Frachtsätze auf Erfordern Auskunft.

Köln, den 5. Mai 1890. (1022)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Belgisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Mit Bezug auf die Bekanntmachungen vom 19. März und 23. April d. J. wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass der Theil I für die Belgisch-Deutschen Verbände bestimmt am 1. Juni d. J. zur Einführung kommen wird.
Köln, den 10. Mai 1890. (1023)
Namens der betheiligten Verwaltungen
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Belgischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird die Station Hildesheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in den vorbezeichneten Verkehr und zwar mit den Frachtsätzen für Nordstemmen aufgenommen.
Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Köln, den 6. Mai 1890. (1024)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main - Neckarbahn - Hessischer Verkehr. Für den Güterverkehr zwischen Lorsch, Station der Hessischen Ludwigsbahn. und Stationen der Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim treten am 10. Mai direkte Frachtsätze in Kraft.
Darmstadt, den 5. Mai 1890. (1025)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 10. Mai d. J. tritt zu dem Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Hannover der Nachtrag 3 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält. Derselbe ist von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 4. Mai 1890. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftlicher Lokal- und Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif Berlin-Breslau-Bromberg-Erfurt. Vom Tage der Betriebseröffnung ab wird die Station Aken in obenbezeichneten Tarif einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 26. April 1890. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von Südwestdeutschland nach der Mittel- und Westschweiz vom 1. Juli 1888 ist mit Gültigkeit vom 15. Mai 1890 der I. Nachtrag erschienen.
Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für eine Anzahl Schweizerischer Stationen und neue Frachtsätze für die Station Bärschwyl der Jura-Simplonbahn.
Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.
Karlsruhe, den 4. Mai 1890. (1028)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Der im Staatsbahntarif Bromberg-Breslau auf Seite 459 enthaltene Ausnahme-Tarif 15 für Frischfeuer-Schlacken von Landsberg a/W. nach Oberschlesischen Eisenhüttenstationen tritt mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft.
Mit demselben Tage gelangen auch die auf Seite 453 des Tarifs im Ausnahmetarif 10 für Heede und Werg von Braunsberg nach den Grenzstationen des Direktionsbezirks Breslau enthaltenen Sätze zur Aufhebung.
An Stelle der bisherigen Ausnahmesätze treten die normalen Sätze des Ausnahmetarifs III, welche für Landsberg a/W. um 0,12 *M*, für Braunsberg um durchschnittlich 0,05 *M* höher sind, als die bisherigen Sätze.
Bromberg, den 30. April 1890. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit werden folgende Frachtsätze für den Güterverkehr mit den Stationen Mannheim der Badischen Staatsbahn sowie Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn ermässigt, und zwar:
bei Essen B. M. Kl. A[1] von 3,34 auf 2,34 *M*,
bei Creuzthal in Ausn.-Tarif 18 von 3,26 auf 2,26 *M*,
bei Haan in Kl. A[1] von 2,99 auf 2,09 *M*,
bei Hagen Rh. in Stückgut von 4,77 auf 3 77 *M*,
bei Niederschelden in Kl. A[1] von 1,91 auf 1,81 *M*.
Köln, den 8. Mai 1890. (1030)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 15. Mai d. J. ab wird die Station Senden mit den um 11 km und je 0,03 *M* für 100 kg in Klasse A und B erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Neuulm in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 einbezogen.
Köln, den 8. Mai 1890. (1031)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlagsverkehr. Für Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von weniger als 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Teschen K.F.N.B., K. O. E.	5,17 *M*
Nach Schönpriesen-Umschlag von Teschen K. F. N. B., K. O. E.	5,12 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 6. Mai 1890. (1032)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Einführung des Nachtrages VI zum hierseitigen Lokaltarife für den Personen- und Gepäck- etc. Verkehr. Aus Anlass der Aktivirung von Schnellzügen auf der Strecke Prag-Pilsen mit 1. Juni a. c. tritt mit Geltung vom gleichen Tage der oben bezeichnete Tarifnachtrag in Wirksamkeit.
Prag, am 25. April 1890. (1033)

4. Verdingungen

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von
60 000 Stück Normal - Unterlagsplatten und
60 000 „ Schienenschrauben
soll verdungen werden.
Die bezüglichen Lieferungsbedingungen liegen im Dienstzimmer unseres Ober-Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf postfreien Antrag gegen Einsendung von 1 *M* für jedes Exemplar bezogen werden.
Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum
Sonnabend, den 17. Mai d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
postfrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.
Glückstadt, den 1. Mai 1890. (1034)
Die Direktion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:
a) 1 495 t Flussstahlschienen des Normalprofils,
b) 21 Stück doppelten Kreuzungsweichen,
16 Stück einfachen desgl.,
40 Stück einfachen Weichen,
c) 80 Stück verschiedenen Flussstahl-Herzstückspitzen,
164 Stück verschiedenen Flussstahl-Herzstücken,
144 Stück verschiedenen Flussstahl-Kreuzungsstücken,
d) 107 t Weichenzungenschienen und Radlenker aus Flussstahl,
e) 176 t verschiedenen Unterlagsplatten aus Fluss- oder Schweisseisen.
Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Mittwoch, den 21. d. Mts., 11 Uhr Vormittags, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,5 *M* für a), 3 *M* für b), 2 *M* für c) und je 0,5 *M* für d) und e) unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, 6. Mai 1890. (1035)
Materialienbüreau.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen im Laufe des II. Halbjahres 1890 und I. Halbjahres 1891 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:
1. Blech- und Fassnieten, Schliessen, Polsternägel (Pos. 1—5),
2. Sackkarren, Hammerstiele, hölz. Rechen, hölz. Kohlenkästen (Pos. 6 bis 11),
3. Putzwolle, Hanf, Feuereimer, Seilerwaaren (Pos. 12—18),
4. Werkzeuge und Geräthe (Pos. 19—33),
5. Klempnerwaaren (Laternen, Lampen etc.) (Pos. 34—41),
6. Hefte, hölzerne, Schmirgelpapier, Sandpapier, Piassavabesen (Pos. 42 bis 46),
7. Bürstenbinderwaaren (Pos. 47—61),
8. Dochte, Oelkissen, Pappe, Filze, Schwämme (Pos. 62—70),
9. Webwaaren (Pos. 71—73) und
10. Gummiwaaren (Pos. 74—82)
soll vergeben werden.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. VI.)

— 111 —

Nr. 9. Jahrgang 1890. Berlin, am 10. Mai 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A F	1716	1	Ballen	Schafleder —	90	1	{ Dresden-Neust. Leipz. Bhf. }	Sächsische Stsb.	{ bei Bodenrevision.
2	A u. F R	952	1	Ballot	— —	13	2	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
3	{ M }	33	1	—	eis. Kette —	35	3	Mohrungen	K. E.-D. Bromberg	
4	A H C	430	1	Kiste	Regulator —	29	4	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	{ beschrieben Barmen.
5	A L	349	1	Korb	Eisenwaaren —	30	5	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
6	A N	—	1	Pack	5 leere gebr. Körbe —	19	6	Leisnig	Sächsische Stsb.	
7	B	13	1	„	Schippen —	4	7	Mönchehof	K. E.-D. Elberfeld	
8	B.	—	1	Bund	gusseis. Getriebe —	6,5	8	Soltau	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
9	B C E	{ 1573 — 74 }	1	—	Kuppelstange —	—	9	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
10	B D	354	1	Korb	Kochgeschirre —	13	10	Giengen a.d.Brenz	Württemb. Stsb.	
11	C B	16	1	Kiste	Zucker —	28	11	Münster	Elsass-Lothring.	
12	C B E	23014	1	„	Wein —	44	12	Guttstadt	K. E.-D. Bromberg	
13	C D	19470	1	„	Puppenköpfe —	52	13	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
14	D	-	1	„	Effekten —	14	14	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
15	D C	2492/3	2	Kisten	unbekannt —	191	15	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
16	E W	13	1	Kiste	Zuckerwaaren —	13	16	Barr	Elsass-Lothring.	
17	F A	—	1	Pack	(lose) Tasche aus Bast	3	17	München C. B.	Bayerische Stsb.	
18	F D	8	1	Kiste	{ Bindfaden-Rollen (Seilerwaaren) }	33	18	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
19	F V	131	1	„	Kälbermagen —	19	19	Sonthofen	Bayerische Stsb.	{ von Kempten nach Sonthofen bezettelt.
20	F W	106	1	Korb	Eisenguss —	55	20	Zeitz, Eilgut	K. E.-D. Erfurt	{ bez. Haspe / Zeitz.
21	G A	—	2	Bündel	leere Säcke —	33	21	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
22	G E	3754	1	Bund	Stahl —	89	22	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
23	G E A	355	1	Korb	Eisenwaaren —	90	23	Hagen	„	
24	G F	12	1	Ballen	Papier —	125	24	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
25	G J H	{ 788 1808 }	2	Fässer	leer —	62	25	Mannheim	Badische Stsb.	
26	G K	—	1	Fass	leer, 101 l —	23	26	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	{ ohne Bezettelung.
27	G W	—	1	Korb	verzinnte Nägel —	9,5	27	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
28	H B	7331	1	Kiste	leer —	—	28	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
29	H H	1	1	„	Zahnbürsten —	80	29	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
30	{ J C 2 θ }	—	10	Säcke	Graphit —	1 000	30	Ottlotschin	K. E.-D. Bromberg	
31	K	91	1	Kiste	Leder —	122	31	München C. B.	Bayerische Stsb.	*)
32	L E	2873	1	„	Düten —	75	32	Basel	Elsass-Lothring.	{ auf der Strecke gefunden.
33	N	5	1	„	{ Kopftheil einer Bettstelle }	10	33	Porta	K. E.-D. Hannover	
34	N H	125	1	„	Blech —	75	34	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
35	O S	130	1	Holzrolle	Maschinentheil —	222	35	Harsdorf	Bayerische Stsb.	**)
36	P u. V	753	1	{ Petrol.-Fass }	leer —	33	36	Aschaffenburg	„	
37	S	48	1	Ballen	Baumwolle —	184	37	Mülhausen	Elsass-Lothring.	{ b. Schuppenrevision.
38	S	4713/15	3	Säcke	Kleesamen —	302	38	Bremen	K. E.-D. Hannover	
39	S	—	3	Bund	Gasrohre u. Werkzeuge	—	39	Ligny	Grand Central Belge	
40	T D H	25314	1	Kollo	Maschinentheil —	27,5	40	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	***)
41	T O J	6068	1	—	eis. Pflugschaar —	3	41	Herzberg	K. E.-D. Erfurt	{ bei Bodenrevision.

*) Mit schwarzer Farbe Frankfurt a/M. und mit weissem Beklebezettel Wien.
**) Im leeren Wagen F. 16785 von Neuenmarkt eingetroffen.
***) Aus Eichenholz, mit Brettern umgeben, 2,65 m lg., ohne Bezettelung u. Stationsbezeichnung.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	W G S	2418	1	Bund	Stahl —	6	42	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
43	W W	902	1	Korb	Maurerkellen —	47	43	Hagen	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
44	Beckmann	1692	1	Bierfass	leer —	22	44	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
45	v. d. Berg	—	1	Kiste	Glaswaaren —	86	45	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
46	Boulanger	—	1	Pack	Zeitungen —	2,5	46	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
47	Brumath	—	1	—	loser Waschkessel —	10	47	Strassburg	Elsass-Lothring.	
48	Margarine Ehrenfeld Köln	—	1	Butterfass	(total zertrümmert) —	—	48	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	im Tunnel gefunden.
49	Evrard	13/21	2	Decken	? —	—	49	Gerpinnes	Grand Central Belge	
50	v. Eyk	—	1	Kiste	Porzellan —	80	50	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
51	Grolaux	—	1	Dose	? —	1	51	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
52	Milch-speiser & Kätscher Wischau	—	2	Pack	Säcke —	40	52	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bez.: Aachen T. Wischau.
53	N. Steiner & Co. Mannheim	—	2	Bund	leere Säcke —	100	53	Mannheim	Badische Stsb.	bezettelt: Netstall.
54	Weddingen	—	1	Kiste	Hüte —	1,5	54	Hasselt	Grand Central Belge	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
55	—	2	1	Bund	leere Säcke —	—	55	Eger	Bayerische Stsb.	
56	—	22	1	Pack	Garn —	—	56	Oldenzaal	Niederländ. Stsb.	
57	—	160	1	—	Privatkalkdecke —	—	57	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
58	gelber Strich	—	1	—	gusseis. Platte —	7	58	Reichenbach i. V.	Sächsische Stsb.	
59	W	717	1	Sack	Reis —	110	59	Soltau	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
60		8062	1	„	Farin —	100	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Etiquette: von Rath & Bredt, Köln.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
61	—	—	1	Pack	leb. Bäume —	13	61	Limbach	Sächsische Stsb.	für 2,50 M. verkauft.
62	—	—	1	—	kieferne Bahnschwelle	—	62	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Bromberg	
63	—	—	1	Pack	6 Bettrahmen —	34	63	Thorn	„	
64	—	—	24	Stück	alte Bretter —	167	64	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Stettin (alt).
65	—	—	1	Bund	4 eis. Bügel —	27	65	Gera	K. E.-D. Erfurt	
66	—	—	1	Sack	Cement —	49	66	Hasselt	Grand Central Belge	
67	—	—	1	Bund	Dunggabeln —	5	67	Basel	Badische Stsb.	10 Stück.
68	—	—	1	Korb	eis. Eggenzinken —	31	68	Peine	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	1	Ring	Eisendraht —	22	69	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	1	Bund (51 Kolli)	Eisenwaaren —	19	70	Würzburg	Bayerische Stsb.	
71	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Schraubenschlüssel)	13,5	71	Heidelberg	Badische Stsb.	
72	—	—	1	Stab	Flacheisen —	4	72	Pforzheim	„	aus Wagen 4158 Frankfurt überzählig entl.
73	—	—	1	„	Flacheisen —	12	73	Olsberg	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	6	Stück	eis. Forken —	5,5	74	Harburg	Unterelbesche	
75	—	—	1	Pack in grauer Leinwand	Gardinenstangen —	6	75	Gerdauen	K. E.-D. Bromberg	
76	—	—	1	Glasballon	leer —	3	76	Strassburg	Elsass-Lothring.	alter Zettel: Dinburg-Gernsbach.
77	—	—	1	Hühnerkobel	leer —	7	77	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
78	—	—	1	Korb	Kandis —	18	78	Silschede	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	1	—	Kette (9,5 m lang) —	—	79	Elsterwerda	Sächsische Stsb.	seit Nov. 1889.
80	—	—	1	umschnürt. Packet in grauem Papier	3 neue Kneifzangen —	1	80	Bevensen	K. E.-D. Hannover	wahrscheinl. einem Kollo entfallen.*)

*) Fabrikzeichen: Societé de Grosse Quinsillerie de Mutzig-Framont Mutzig (Alsace).

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
81	—	—	2	Körbe	leer —	5,5	81	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
82	—	—	2	—	eis. Kugeln —	16	82	Strassburg	Elsass-Lothring.	
83	—	—	1	Stück	Maschinentheil in Form eines Rades mit Drahtseilverbindung	34	83	Gleiwitz	K. E.-D. Breslau	
84	—	—	1	—	Messingrohr —	1,5	84	Pforzheim	Badische Stsb.	
85	—	—	1	—	Ofenrost, viereckig —	5	85	„	„	
86	—	—	10	—	gusseis. Ofentheile —	33	86	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	b. Bodenrev
			2	—	Falzplatten —	3				
87	—	—	7	—	eis. Platten —	245	87	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	1	—	gusseis. Platte —	33	88	Hannover	K. E.-D. Hannover	
89	—	—	7	Stück	hölzerne Radfelgen —	—	89	Elsenau	K. E.-D. Bromberg	
90	—	—	1	Regal	braun gestrichen, 2 m lang, ½ m breit	—	90	[illegible]	K. E.-D. Erfurt	am 15/4. auf der Strecke gefunden.
91	—	—	1	Stange	Rundeisen —	12	91	Strassburg	Elsass-Lothring.	
92	—	—	1	Stab	Rundeisen —	5	92	Pforzheim	Badische Stsb.	
93	—	—	1	Pack	18 leere, alte Säcke —	22,5	93	Bremerhaten	K. E.-D. Hannover	
94	—	—	1	—	Schraubstock —	26	94	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
95	—	—	1	—	Sensenwurf —	5	95	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
96	—	—	1	Pack	Spaten u. Dreschflegel	18	96	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	Bund	Stahl —	35	97	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	am 6/4. aus Wagen 12441 Magdeburg.
98	—	—	1	Korb	Thürschlösser und Schraubenschlüssel	82	98	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	3	—	tannene Visirstäbe —	10	99	Lodelinsart	Grand Central Belge	
100	—	—	2	—	Vorhängeschlösser —	—	100	Georgengemünd	Bayerische Stsb.	ohne Zeichen u. Nummer.
101	—	—	1	Ring	Walzdraht —	25	101	Altona	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A G	53	1	Kiste	Spulengarn —	38	1	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
2	A P	6729	1	Korb	gefüllt —	55	2	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Sulzbach.
3	C F	12	1	Fass	leer —	5	3	Aachen	Linksrh. Köln	
4	Dr. U	187	1	Kiste	gefüllt —	22	4	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	bz. Gemünden.
5	G	10	1	„	frische Seefische —	127	5	Bebra	„	
6	G K	—	1	Fass	leer —	7	6	Aachen	Linksrh. Köln	
7	H	13	1	Pack	Papier —	28	7	„	„	
8	H	—	2	Fässer	leer —	26	8	„	„	
9	HL	38	1	Korb	leer —	1	9	„	„	
10	L	9531	1	Pack	Düten —	14	10	„	„	
11	L U T Z	1	1	Kasten	ansch. Werkzeug (m. 2 Privatschlössern)	145	11	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	M N	356	1	Kiste	Wagenschmiere —	30	12	Hanau	„	
13	N C M	695	1	Fass	leer —	21	13	Frankfurt a/M. Stsbh.	„	
14	R B S	215	1	Stück	Kinderstuhl —	4	14	Cleve	Linksrh. Köln	
15	S S	4172	1	Kiste	gefüllt —	30	15	Coblenz	„	
16	ZH	1241	1	Käsekiste	leer —	14	16	Herbesthal	„	
17	C. Höhne	—	1	Sack	Bretter u. altes Keilkissen	14	17	Aachen	„	
18	F. W. Neukirch	—	1	Bund	Eisenrohr —	—	18	„	„	
19	E & H Neustadt	—	1	—	Musterkoffer —	11,5	19	Allendorf a. W.-Sooden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
20	/ T	1	1	Ballen	Kaffee —	66	20	Hersfeld	„	
21	—	—	1	Packet	Baumwollspitzen —	4,75	21	Köln Eil.	Linksrh. Köln	
22	—	—	8	—	Bretter, 4 m lang —	—	22	Niederhone	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gefunden.
			2	—	Bretter, 2,5 m lang —					
23	—	—	1	Ballen	Kochzucker —	96	23	Biebrich	„	
24	—	—	1	Sack	neue Körbchen —	3	24	Aachen	Linksrh. Köln	
25	—	—	1	Kollo	Kohleneimer —	5	25	„	„	
26	—	—	1	—	Latirbaum —	—	26	Bingerbrück	„	
27	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	25	27	Aachen	„	
28	—	—	1	—	Ofenkniestück —	2	28	„	„	
29	—	—	2	Petrol.-fässer	leer —	70	29	Venlo	„	
30	—	—	1	Sack	gebr. Roggen —	27	30	Aachen	„	
31	—	—	1	—	Sesselgestell —	8	31	Trier	„	
32	—	—	3	Stäbe	Stahl —	21	32	Aachen	„	
33	—	—	1	Pack	2 Stühle —	9	33	Bingerbrück	„	
34	—	—	2	Tafeln	Zinkblech —	19	34	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der vorstehend angegebenen Gegenstände können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Materialien, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Einsendung der Gebühren von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen sowie 20 ₰ Porto, von der Unterzeichneten bezogen werden.

Lieferungsangebote sind
bis zum 28. Mai d. J.,
Mittags 12 Uhr,
anher abzugeben.

Chemnitz, den 3. Mai 1890. (1036JC)
Magazin-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Oeffentlicher Verkauf von rd. 80000 kg alten, aus dem Abbruch von 2 Unterführungen gewonnenen Gusseisens im ganzen oder beliebig getrennt.

Termin: 16. Mai 1890, Vormittags 10 Uhr, im Baubüreau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Bedingungen einzusehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ zu kaufen sind.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 7. Mai 1890. (1037)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos“
Bestes Fabrikat
R. Bovermann
in Beuel a. Rhein.
„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten.“

Wer kein Badezimmer hat, sollte sich den illustrirten Preiscourant der berühmten Firma L. Weyl, Berlin, Mauerstr. 11, gratis kommen lassen.

Brückenwaagen
jeder Grösse, bis 1000 Ctr. Tragf., empfiehlt billigst und prompt die Specialfabrik mit Dampfbetrieb.
Eigene D. R.-Patente.
C. Herrmann, Breslau.
■ Fabrik gegründet 1839. ■

Dr. H. Zerener's
giftfreies, geruchloses u. feuersicheres
Pat. Antimerulion
aus der chemischen Fabrik
Gustav Schallehn, Magdeburg,
ist anerkannt das einzig brauchbare
Hausschwammmittel
für alle Eis- und Wohnhäuser, Museen, Kirchen, Schulen,
Bureaux, Bergwerke etc. Depôt in:
Berlin, J. G. Braumüller & Sohn,
Zimmerstr. 35.

Teuchner & Taenzer, Waagenfabrik, Chemnitz.
Specialität: Waagen für Normal- und Schmalspurbahnen in ganz vorzüglicher Construction mit bedeutenden Verbesserungen.
Feinste Referenzen vieler Behörden und Industrieller.

Wilh. Tillmanns,
Remscheid,
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt für Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

Ester-Lacke,
(hergestellt aus Harzsäure-Estern nach Dr. Eugen Schaal's.
D. R.-P. No. 32083; Zusatz-Patent No. 38467.)
FABRIKZEICHEN

Billiger und vollständiger Ersatz für Copal- und Bernstein-Lacke,
vor welchen sie folgende Hauptvorzüge haben:
hellere Farbe bei billigerem Preis,
neutralen Charakter (Metalle nicht angreifend),
Mischbarkeit mit allen (auch Metall-) Farben, ohne zu gerinnen,
grössere Dauerhaftigkeit,
Widerstandsfähigkeit gegen Feuchtigkeit,
Unlöslichkeit in Sodalösung und Weingeist,
grössere Ausgiebigkeit, welche **dünneres Auftragen** nöthig macht.
(2 Theile Esterlack decken etwa soviel als 3 Theile Copallack).

Die Esterlacke eignen sich vorzüglich zum Lackiren aller Art Geräthe und Möbel für Eisenbahnbedarf, sowie von
Eisenbahn-Waggons, Locomotiven etc.

Rost-Schutz.

Dr. Eugen Schaal's säurefreie, beste Schutzmittel für Metalltheile, Stopfbüchsen, Maschinen, Holz, Faserstoffe gegen die zersetzende Einwirkung von Luft, Feuchtigkeit, Salzlaugen, Säuren und Dämpfen aller Art:

Antioxyd flüssig (Rostschutzlack)
zum Anstrich solcher Metalltheile, die blank bleiben und einen dauernden, glänzenden und elastischen Ueberzug erhalten sollen.

Antioxyd hart (Rostschutzmittel)
talgartig, schützt Metall gegen Oxydation in feuchter und saurer Atmosphäre.

Antioxyd weich (Rostschutzmittel)
ist gegen Alcalien und Säuren gleichfalls sehr widerstandsfähig und halten Verpackungen und Stopfbüchsen, die damit eingefettet sind, weit länger als mit Talg behandelte.

Wegen Gratisproben, Prospecten und Bezügen beliebe man sich zu wenden an
G. Siegle & Co., Stuttgart.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 38. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Mai 1890.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Juni d. J. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen und ausserdem der ebenfalls vom 1. Juni ab gültige Fahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn bei.

Inhalt:

Die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen.

(Fortsetzung aus Nr. 37.)

In Deutschland befasste sich mit der Frage in praktischer Weise zunächst der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, indem er nach eingehender Berathung im Schoosse seines technischen Ausschusses im Jahre 1876 die schon erwähnten „Grundzüge für die Herstellung der Sekundärbahnen“ herausgab. Seitens der Reichsregierung erging sodann die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 12. Juni 1878, durch welche die vom Bundesrathe auf Grund des Artikels 42 der Verfassung für das Deutsche Reich beschlossene „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ eingeführt wurde, welche zugleich auch die Normen für die bauliche Einrichtung dieser Bahnen enthält. Ferner der Erlass des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879, enthaltend „Bestimmungen, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes“. Von den Deutschen Staaten war es besonders Bayern, welches den Bau von Lokalbahnen energisch förderte und durch Gesetz vom 28. April 1882 bestimmte:

> „Bahnen von lokaler Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zubehör nöthigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen.
>
> Unter der Voraussetzung der Uebernahme entsprechender finanzieller Leistungen von Seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staats à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig.
>
> Sowohl den vom Staate als den durch Privatunternehmer zu erbauenden Sekundärbahnen haben die bereits bestehenden Bahnen den Anschluss gegen billige bezw. von der Staatsregierung festzustellende Entschädigung für Abtretung oder Mitbenutzung bestimmter, für ihren Zweck entbehrlicher Objekte zu gestatten.“

Auf ähnliche Weise gingen mit der generellen Gesetzgebung auch andere Deutsche Staaten vor.

In Preussen war zwar schon 1877 eine „Sicherheitsordnung für die normalspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung“ erlassen worden. Im übrigen aber wollte man anscheinend den Staat zunächst nicht betheiligen, vielmehr die Sorge für die Nebenbahnen den Selbstverwaltungsverbänden überlassen. In dieser Richtung ist es als ein Versuch anzusehen, dass im Jahre 1877 die Staatsregierung den damals allein mit eigenen Fonds ausgerüsteten Provinzen Hannover und Hessen-Nassau bezw. den Regierungsbezirken Cassel und Wiesbaden einen Gesetzentwurf vorlegte, durch welchen angestrebt wurde, die gesetzlich festgelegten Verwendungszwecke der den genannten Provinzial- und Kommunalverbänden überwiesenen Dotationsfonds dahin zu erweitern, dass aus diesen Fonds zur Erleichterung der Herstellung von Sekundärbahnen, „durch welche die Inanspruchnahme und also die Unterhaltungslast der öffentlichen Strassen verringert werden würde“, Beihilfen gegeben werden dürfen.

Dieser Gesetzentwurf wurde indess, wenigstens von dem Hannoverschen Provinziallandtage abgelehnt.

Zwischenzeitlich verlangten die Fachmänner ein Gesetz über die Herstellung von Lokalbahnen und schoben gerade auf den Mangel eines solchen Gesetzes die Schuld, dass der Ausbau des Bahnnetzes 2. Ordnung stagnire.

Plessner unterbreitete deshalb 1878 einen von ihm ausgearbeiteten Entwurf zu einem derartigen Gesetze der öffentlichen Beurtheilung.

Schwabe glaubt in demselben Jahre durch Herausgabe eines

„Entwurfs eines Eisenbahnplanes für das Königreich Preussen mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“

der öffentlichen Meinung und dadurch der Preussischen Regierung unter die Arme greifen zu sollen.*)

Dann wurde gleichfalls im Jahre 1878 diese Frage in dem Preussischen Abgeordnetenhause und zunächst in dessen Budgetkommission verhandelt, welch letztere eine Resolution folgenden Inhalts annahm:

„Die Regierung zu ersuchen:

1. dahin zu wirken, dass bei Eisenbahnen minderer Ordnung die auf Reichsgesetz und Reichs-Verwaltungsordnung beruhenden Bestimmungen, betreffend die Leistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung, ebenso wie die den Bau und Betrieb solcher Bahnen betreffenden Reglements in einer der wirthschaftlichen und technischen Natur dieser Bahnen entsprechenden Weise abgeändert werden;
2. dem Landtage einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen die Feststellung der Grundsätze für Konzessionirung solcher Bahnen erfolgt;
3. den Bau von Eisenbahnen niederer Ordnung auch durch finanzielle Betheiligung des Staates, namentlich in solchen Fällen zu fördern, in welchen der Bau derselben ausschliesslich oder vorwiegend durch kommunale Körperschaften erfolgt.“

Der Regierungsvertreter gab zwar sehr befriedigende Erklärungen in Bezug auf die Stellung der Staatsregierung zu dem Bau von Nebenbahnen überhaupt, sprach sich aber gegen die Forderung eines Gesetzes deshalb aus, weil die Gestaltung des Systems sekundär zu bauender und zu betreibender Bahnen noch in voller Entwickelung begriffen, und solange dieselbe nicht zu einem Abschluss gelangt sei, eine gesetzliche Regelung leicht fehlgreifen werde. Auch sei alles wesentliche bereits durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 geordnet. Insbesondere sei hiernach der Aufsichtsbehörde, dem Handelsministerium, ein so weiter Spielraum in der Entscheidung der für die Erleichterung des Baues und Betriebes wesentlichen Fragen gegeben, dass eine gesetzliche Regelung hierin eher Erschwerungen als Erleichterungen bringen werde.

In gleichem Sinne sprach sich in der darauf folgenden Debatte des Abgeordnetenhauses Handelsminister v. Achenbach aus, welcher ferner noch ganz besonders hervorhob, dass die Regierung von allen möglichen haltbaren und unhaltbaren Projekten überschwemmt werden würde, wenn nicht dadurch eine Garantie geschaffen werde, dass zunächst die Interessenten selbst Erhebliches zu leisten haben.

Die Resolution wurde nicht weiter verfolgt, auch wurde der wesentlichste Wunsch durch die im Juni des in Rede stehenden Jahres erscheinende

„Bahnpolizei-Ordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“

erfüllt.

Die Preussische Regierung aber sammelte sich zu jener grossen That, welche mit ebenso viel Kühnheit entworfen als mit grossem Geschick und vielem Glück durchgeführt wurde und für alle Zeiten ein Markstein in der Entwickelung der Deutschen Eisenbahnen und ein schönes Blatt in der Geschichte des Eisenbahnwesens überhaupt bilden wird, nämlich: zur Verstaatlichung der Preussischen Privateisenbahnen.

Im Herbst 1879 wurde der erste Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener, sowie der Köln-Mindener Bahn, dem Landtage vorgelegt, gleichzeitig aber — und dies bildet einen Wendepunkt in der Behandlung der Frage der Nebenbahnen —, die erste Nebenbahn-Vorlage, d. h. ein Gesetzentwurf, in welchem die Mittel verlangt wurden für Herstellung einer Reihe von Bahnen seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie zur Betheiligung des Staates bei mehreren Privateisenbahnen, welche Bahnen alle volkswirthschaftliche Nebenbahnen im eigentlichsten Sinne des Wortes waren und technisch als solche gebaut bezw. betrieben werden sollten. Dieser Gesetzentwurf war von 2 Denkschriften begleitet, von denen die eine den Gesetzentwurf selbst begründen sollte, die andere aber eine allgemeine Darstellung der staatsseitigen Förderung des Lokalbahnbaues durch Gewährung von Erleichterungen in den sonst bei Eisenbahnunternehmungen üblichen Anforderungen gab und einen Anhang enthält, darstellend „Normal-Konzessionsbedingungen derjenigen für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen, auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes für anwendbar erklärt würden.“

In der ersteren Denkschrift heisst es:

„Die Herstellung eines Netzes von Lokalbahnen, welche, an die Hauptbahnen anschliessend, die Aufgabe haben, die seitwärts der letzteren liegenden Landestheile dem Verkehre zu erschliessen und dadurch die Hauptbahnen sowohl ertragbringender, als auch nutzbarer für den Verkehr und die Entfaltung der wirthschaftlichen Kräfte des Landes zu gestalten, ist unfraglich die Aufgabe der nächsten Zukunft.“

„Der Staat“, so wird weiter ausgeführt, „kann auf das Ziel in doppelter Richtung hinwirken:

1. durch entsprechende Erleichterung derjenigen Formen, Bedingungen und Auflagen, an welche im übrigen die Bildung von Eisenbahnunternehmungen, sowie Bau, Betrieb und Verwaltung der Bahnen geknüpft ist;
2. durch aktive Betheiligung am Ausbau von Sekundärbahnen, und zwar letzteres
   a) durch Ausbau der Bahn für Staatsrechnung mit Betheiligung der Lokalinteressenten,
   b) durch finanzielle Betheiligung des Staates an der Herstellung durch Dritte.

Was den Ausbau auf Staatsrechnung anbelangt, so ist dahin zu streben, die einzelnen Landestheile bei dem Ausbau der Lokalbahnlinien thunlichst gleichmässig zu berücksichtigen.

Ferner ist daran festzuhalten, dass die Lokalinteressenten zum mindesten den gesammten, zur Bahnanlage nebst Zubehör dauernd oder vorübergehend erforderlichen Grund und Boden in dem Umfange, in welchem er nach § 23 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 der Enteignung unterliegt, dem Staate in natura oder durch Ersatz der Beschaffungskosten überweisen. Hierbei kann jedoch in Aussicht genommen werden, dass, wenn diese Forderung eine unbillig hohe Belastung der Lokalinteressenten zur Folge haben würde, staatlicherseits einen entsprechenden, für das Kilometer der Bahnlänge zu bemessenden Zuschuss zu den Grunderwerbskosten zu leisten, während umgekehrt in geeigneten Fällen neben der Gestellung des Terrains auch noch die Leistung entsprechender, unverzinslicher und nicht rückzahlbarer Baarzuschüsse zu den Baukosten zu fordern sein werden.

Was die finanzielle Betheiligung des Staates an solchen Sekundärbahnen betrifft, deren Ausführung durch Privatunter-

*) Herr Geh. Reg.-Rath a. D. Schwabe erinnert uns daran, „dass die erste Anregung zur Anlage von Sekundärbahnen nicht nur in Preussen, sondern in Deutschland überhaupt, durch die im Jahre 1865 vom damaligen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Grafen von Itzenplitz, angeordnete Veröffentlichung seiner Schrift über ‚Anlage sekundärer Eisenbahnen in Preussen‘ erfolgt sei.“ Aus dem Inhalt dieser Broschüre ist nicht zu ersehen, dass deren Herausgabe von dem Herrn Handelsminister veranlasst worden ist, und ist auch nicht ersichtlich, dass dieselbe von Einfluss auf die Entwicklung des Secundärbahnwesens gewesen wäre. Die Red.

nehmer oder auch durch die interessirten kommunalen Verbände selbst erfolgt, so wird derselbe je nach Verschiedenheit der konkreten Verhältnisse in sehr mannigfacher Weise erfolgen können:

- durch staatsseitige Betheiligung an dem Aktienkapital,
- durch Gewährung von Darlehen unter billigen Bedingungen,
- durch Gewährung von Prämien à fonds perdu,
- durch Bewilligung von Garantien in irgend welcher Form,
- durch staatsseitige Uebernahme des Betriebes oder der Verwaltung,
- durch Gestattung der Mitbenutzung staatlicher Anlagen und Einrichtungen, durch welche der mitbenutzenden Bahn eigene kostspielige Aufwendungen erübrigt werden,
- durch Ueberweisung von Areal und Material für die Bauausführung usw.

Für die Beurtheilung der Frage, in welcher Weise die Betheiligung des Staates im einzelnen Falle zweckentsprechend zu erfolgen haben möchte, wird vorzugsweise die Lage und besondere Natur des Unternehmens maassgebend sein müssen. Eine gesetzliche Fixirung der hierbei zu beobachtenden Normen und Grundsätze, wie sie hin und wieder in Anregung gekommen, auch bezüglich der einen und anderen Subventionsart, indess mit wenig günstigem Erfolge, versucht worden ist, erachtet die Staatsregierung im gegenwärtigen Stadium der Entwickelung des Lokalbahnwesens nicht für rathsam." Nur wird sie, wie es weiter heisst, daran festhalten, dass „eine Betheiligung durch Geldzuschüsse nur dann in Erwägung genommen werden kann, wenn der Grund und Boden von den Interessenten zur Verfügung gestellt wird, nöthigenfalls unter Zuschussleistung des Staates, und wenn durch eine, der staatlichen Betheiligung mindestens gleichkommende finanzielle Betheiligung der bei der Bahnanlage interessirten kommunalen Verbände (Gemeinden, Kreise oder Provinzen) eine weitere Garantie für das Vorhandensein eines wirklichen Bedürfnisses und für die Solidität des Unternehmens gegeben ist."

Die zweite Denkschrift, in welcher auch die angehängten „Normal-Konzessionsbedingungen" näher erläutert wurden, liess von vornherein die schmalspurige Lokalbahn ausser Betracht und setzte die Grundsätze auseinander, nach welchen Erleichterungen für die mit normaler Spur gebauten und für den Uebergangsverkehr eingerichteten Lokalbahnen wegen ihrer durch die geringen Verkehrsaufgaben gestattete einfachere Betriebsführung hinsichtlich

1. der Zulassung solcher Unternehmungen,
2. der Bauausführung,
3. der Betriebsweise und
4. der besonderen Verpflichtungen, welche den Eisenbahnen gegenüber dem Reiche und dem Staate auferlegt sind

in Frage kommen könne.

Auf Grundlage dieses Programmes bezw. der zur Herausgabe gelangten „Normal-Konzessionsbedingungen", welchen der Cirkularerlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. März 1881, betreffend die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, sowie ein Erlass desselben Ministers folgte, worin darauf hingewiesen wird, dass bei Sekundär- und Strassenbahnen Vorsorge zu treffen ist, dass nach angemessener Zeit eine erneute Prüfung der einschlägigen Verhältnisse vom Sicherheits- und verkehrspolizeilichen Standpunkt vorgenommen werden kann, ist alsdann der Bau von Nebenbahnen in Preussen mächtig gefördert worden. Waren ausweislich der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" (Tabelle 4 und 33) im Jahre 1880/81 in Preussen im Betriebe:

	km
normalspurige Hauptbahnen	17 559,74
„ Nebenbahnen	2 093,89
schmalspurige „	137,68
zusammen .	19 791,31

so weist dieselbe Statistik für das Jahr 1888/89 nach:

	km
normalspurige Hauptbahnen	17 819,48
„ Nebenbahnen	6 223,51
schmalspurige Nebenbahnen	818,64
zusammen .	24 866,63

Diese grosse Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes, und zwar überwiegend durch den Bau von Nebenbahnen, ist fast ausschliesslich das Werk der Preussischen Staatsregierung, welche seit Aufstellung jenes Programmes Jahr auf Jahr weitgehende Gesetzentwürfe, betreffend die Herstellung neuer Nebenbahnen, einbrachte. Dieselben haben das Ergebniss gebracht, dass von jenem ersten Gesetze 1880 an bis 1889 einschliesslich bewilligt sind:

neben 66 219 700 *M.* für 525,2 km Vollbahnen,
410 606 850 „ „ 5 248,5 „ Staatsnebenbahnen und
3 811 840 „ „ Staatsbetheiligung an 445,1 km Privatbahnen.

Dem z. Z. tagenden Abgeordnetenhause ist dann für 1890 ein weiterer Gesetzentwurf über 98 837 000 *M.* für weitere 30 verschiedene Nebenbahnlinien der Staatsbahn vorgelegt worden, deren Kilometerlänge hier nicht angegeben werden kann.

Jedenfalls wird einschliesslich dieses Gesetzes erreicht sein, dass innerhalb 10 Jahren ein normalspuriges Nebenbahnnetz von rund 6 000 km mit einem Kostenaufwande von 500 bis 600 Millionen Mark hergestellt ist, ein Ergebniss, durch welches unter Zurechnung der gleichzeitig gebauten Hauptbahnen der von Schwabe im Jahre 1878 aufgestellte „Eisenbahnplan" überholt erscheint, welcher im ganzen 6 340 km, hierunter 682 km Schmalspurbahnen, mit einem Anlagekapitale von rund 514 Millionen Mark forderte.

Mit dieser gewaltigen Thätigkeit ist aber das Netz der Nebenbahnen erster Ordnung noch bei weitem nicht fertiggestellt. Alle Staatsbahndirektionen haben Aufträge zu Vorarbeiten für weitere Linien, alle sind mit dem Studium anderer weiterer Linien beschäftigt, deren Bau demnächst wohl in Frage kommen dürfte, und allen liegt ausserdem noch ein reicher Strauss von Anliegen und Wünschen der Lokalinteressenten vor, welche meistens Bahnanlagen betreffen, von welchen man annehmen kann, dass auch sie in absehbarer Zeit ebenfalls an die Reihe zur Ausführung kommen werden.

(Fortsetzung folgt.)

Unsere Schnellzüge.

Bei der Erörterung der Frage, ob die Geschwindigkeit unserer Schnellzüge vermehrt werden könne, wurde nicht selten die Ansicht ausgesprochen, dass die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven einer wesentlichen Steigerung über 500 Pferdestärken wegen der beschränkten Abmessungen der Kessel nicht fähig sei. Dass diese Anschauung im allgemeinen nicht richtig ist, die neuen Fortschritte in der Konstruktion der Lokomotiven bei sonst geeigneten Verhältnissen vielmehr eine erhebliche Steigerung der Leistungsfähigkeit bewirkt haben, zeigen die Probefahrten, welche mit den neuen vierachsigen Verbund-Schnellzuglokomotiven mit freier Triebachse der Englischen Nord-Ostbahn kürzlich stattgefunden haben. Dem „Engineer" vom 7. März d. J. entnehmen wir hierüber folgende Angaben:

Die Hauptabmessungen der Lokomotiven sind:

Cylinderdurchmesser	508 u. 712	mm
Kolbenhub	610	„
Triebraddurchmesser	2 320	„
Triebachsbelastung (betriebsfähig)	17,8	t
Dampfüberdruck	12	Atm.
Heizfläche (innere)	98	qm
Rostfläche	1,92	„
Gesammtgewicht (betriebsfähig)	46,6	t
Wasserinhalt des Tenders	17,9	cbm
Gewicht desselben voll belastet	40	t

Die Dampfcylinder liegen innen, die Schieberkasten aussen, die beiden vorderen Laufachsen in einem Drehgestell, welches auch seitlich verschiebbar ist. Die Mitte des Kessels liegt 2 420 mm über Schienenoberkante. Die Reibung der Triebräder auf der Schiene wird durch den Gresham'schen Sandbläser vermehrt.

Die Lokomotiven sind für die Schnellzüge der Ost-Küstenlinie nach Schottland zwischen York und Edinburg bestimmt, deren Belastung zwischen 10 und 22 meist dreiachsigen Wagen wechselt; die Tages-Schnellzüge sind in der Regel 12–16 Wagen stark und fahren mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 78 bis 80 km in der Stunde. Der grosse Wasserinhalt des Tenders hat den Zweck, die rund 200 km lange Strecke Newcastle-Edinburg ohne Aufenthalt zurückzulegen. Die Lokomotiven sollen bei grösster Geschwindigkeit sehr ruhig laufen und stets reichlich Dampf erzeugen. Mit einem Sonderzuge von 18 leeren dreiachsigen Wagen, welcher mit Maschine und Tender etwa 312 t wog, wurde eine Geschwindigkeit von fast 90 Englischen Meilen oder 144 km in der Stunde erreicht; bei 86 Meilen oder 137 km auf wagerechter Strecke wurden Indikatorlinien genommen, welche in unserer Quelle mitgetheilt sind und eine Leistung von 1 068 indizirten oder etwa 940 wirklichen Pferdestärken nachweisen. Diese Geschwindigkeiten und Leistungen dürften bisher noch nirgends erreicht sein; dieselben zeigen aber, was heutzutage möglich ist. Da derartige Leistungen voraussichtlich nur mit ungekuppelten Lokomotiven verrichtet werden können, so ist die Ermittelung der erforderlichen und vorhandenen Reibung zwischen den Triebrädern und Schienen von besonderer Bedeutung. Die Indikatorlinien weisen einen mittleren nutzbaren Druck auf den Niederdruckkolben bei geringer Geschwindigkeit und 63 % Füllung im Hochdruckcylinder von 7 kg, bei 48 km und 50 % Füllung von 5,4 kg nach, welcher, nach Abzug von 15 % für Eigenreibung der Maschine, einer Zugkraft am Triebradumfang von rund 4 000 bezw. 3 100 kg gleich 22 bezw. 17 % der Triebachsbelastung entspricht. Diese Ziffern galten früher als unerreichbar und sind jedenfalls nur mit dem Sandbläser dauernd und sicher zu erzielen. Der Kohlenverbrauch der Lokomotiven dieser Gattung bei Beförderung der bezeichneten Schnellzüge wird zu durchschnittlich 7,5 kg für 1 km angegeben.

Auch andere Englische Bahnen, namentlich die Midland- und die London-Brightonbahn haben mit der Herstellung ungekuppelter Schnellzug-Lokomotiven mit bestem Erfolge begonnen; die Grosse Nordbahn hat dieselben von jeher verwendet; man erinnert sich in England wieder der bekannten Thatsache, dass diese Lokomotiven in Bezug auf Sparsamkeit und Schnelligkeit alle gekuppelten übertreffen.

Die Anforderungen, welche in Deutschland an die Leistungsfähigkeit der Schnellzug-Lokomotiven gestellt werden, bleiben hinter den angegebenen Ziffern noch zurück, da ein Zug von 40 Achsen oder rund 300 t Gesammtgewicht auf einer Steigung von 1 : 200 bei 65 km Geschwindigkeit höchstens 3 500 kg Zugkraft erfordert (wobei schon 840 Pferdestärken zu leisten wären). Für diese Zugkraft genügt aber bei dem ermittelten Reibungswerthe von 22 % eine Triebachsbelastung von 16 t, welche die älteren ungekuppelten Lokomotiven grösstentheils bereits besassen und welche daher auf den Hauptbahnen auch heute unbedenklich wieder zugelassen werden könnte. Es ist daher auch für uns die Möglichkeit gegeben, die Schnellzüge auf den Flachlandstrecken mit Steigungen bis 1 : 200 überall da mit ungekuppelten Lokomotiven zu befördern, wo dieselben im Schnellzugdienst allein, ohne Beförderung schwerer Personenzüge, ausgenutzt werden können. Da diese Lokomotiven, wie bereits bemerkt, in der Sparsamkeit des Materialverbrauches und der Unterhaltung den gekuppelten bei grosser Fahrgeschwindigkeit erheblich überlegen sind, so dürfte sich die Einführung derselben auch hier empfehlen. Diese Lokomotiven würden die Einführung grösserer Fahrgeschwindigkeiten ohne Steigerung der Betriebskosten schon auf dem jetzigen schwachen Oberbau möglich machen. Wenn später einmal, wie zu hoffen ist, ein Oberbau von grösserer Tragfähigkeit und Dauer eingeführt sein wird, so könnte die Triebachsbelastung durch Veränderung der Federverbindungen auf 18—20 t gesteigert werden. Es wäre dringend erwünscht, dass die Tragfähigkeit dieses Zukunftsgeleises für einzelne Triebachsen auf 20 t bemessen würde; gekuppelte Lokomotiven mögen auf 16 t beschränkt bleiben.

Zum Schluss sei gestattet, vor der Einführung grosser Fahrgeschwindigkeiten, ehe die erforderlichen Vorbereitungen in jeder Beziehung vollendet, insbesondere geeignete Lokomotiven vorhanden sind, zu warnen; man würde dabei trotz unverhältnissmässiger Steigerung der Betriebskosten einen mangelhaften Dienst erhalten. s.

Brandversicherungsverein Preussischer Staatseisenbahnbeamten.

Am 1. Januar 1890 Mittags 12 Uhr ist der Brandversicherungsverein Preussischer Staatseisenbahnbeamten*) in Wirksamkeit getreten. Die von den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern unter dem 25. September 1889 genehmigten Satzungen entsprechen im wesentlichen dem s. Z. veröffentlichten Entwurfe zu denselben. Unter den Aenderungen verdient diejenige besonders hervorgehoben zu werden, nach welcher etwaige Streitigkeiten über die Höhe der zu gewährenden Brandentschädigung (die indess nach den dem Verein zu Grunde liegenden Tendenzen wohl kaum vorkommen werden) ausser vor den ordentlichen Gerichten auf Antrag auch vor einem Schiedsgericht zum Austrag gebracht werden können. Letzteres soll aus drei Schiedsrichtern bestehen, von welchen einer als Obmann fungirt. Den einen Schiedsrichter bezeichnet der Geschädigte, den anderen der Hauptausschuss des Brandversicherungsvereins. Diese beiden Schiedsrichter erwählen vor dem Beginne ihrer Thätigkeit einen Obmann. Können die ernannten Schiedsrichter sich über die Wahl des Obmannes nicht einigen, so hat der Hauptausschuss eine Eisenbahnbehörde um die Ernennung zu ersuchen. Den Spruch fällen die beiden ersten Schiedsrichter; nur dann, wenn dieselben sich nicht über eine und dieselbe Meinung einigen können, tritt der dritte als Obmann hinzu, um durch seine Stimme innerhalb der Grenzen des Schiedsspruch den Ausschlag zu geben.

Die Annahme, dass der Verein mit einer grossen Mitgliederzahl beginnen werde, hat sich vollauf bestätigt, da derselbe schon jetzt über 11 000 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von rund 30 000 000 ℳ abgeschlossen hat. Ausserdem sind dem Verein durch Zahlung der Eintrittsgelder über 2 000 Beamte als Mitglieder beigetreten, welche z. Z. noch bei anderen Gesellschaften versichert sind. Die Eintrittsgelder und die Beiträge für das laufende Kalenderjahr betragen bis jetzt rund 33 000 ℳ. Dieser Betrag ist zum grössten Theil bei der Königlichen Generaldirektion der Seehandlungssozietät zu Berlin eingezahlt, bei welcher für den Verein ein laufendes Konto dergestalt eröffnet ist, dass sämmtliche Kassenbestände dieser Sozietät zufliessen und von dem auf den Eingang folgenden Werktage ab dem Vereine für die Dauer des Depositums verzinst werden. Von den eingezahlten Beiträgen sind bereits 27 000 ℳ $3^1/_2$ % Konsols angekauft worden, welche ebenfalls die Seehandlung verwaltet.

Mit Rücksicht darauf, dass der Verein erst seit dem 1. Januar 1890 besteht, ist dieses Ergebniss ein sehr erfreuliches und legt beredtes Zeugniss für das Interesse ab, welches die Beamten — höhere, mittlere und untere — dem Verein entgegenbringen.

An Entschädigungen sind bis jetzt in elf mehr oder minder geringfügigen Brandfällen an die geschädigten Vereinsmitglieder und im vollen Einvernehmen mit denselben überhaupt 449 ℳ 50 ₰ zu zahlen gewesen.

Die Verwaltungskosten sind verhältnissmässig gering, da die Geschäfte durch Vereinsmitglieder ehrenamtlich geführt werden, und die Erstattung von Auslagen und Entschädigungen der Ausschüsse und der Vertrauensmänner zu den hohen Verwaltungskosten der Versicherungsgesellschaften in keinem Verhältniss stehen. Die zu erwartenden Ueberschüsse sind zur Ansammlung eines der Mitgliederzahl entsprechenden Reservefonds bestimmt. Voraussichtlich wird dieser die satzungs-

*) Siehe Jahrg. 1889 Nr. 80 d. Ztg.

mässige Höhe bald erreicht haben, und daher die Generalversammlung schon in wenigen Jahren Anlass haben, die Jahresbeiträge, welche vorerst auf 6 ₰ für je 100 ℳ der Versicherungssumme bemessen sind, herabzusetzen. Auf diese Weise kommt die Summe, welche die Beamten der Preussischen Staatseisenbahnen alljährlich zu den vielfach bedeutenden Ueberschüssen der Versicherungsgesellschaften usw. beitragen, den Beamten selbst zu gute.

Der Verein ist neben dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und dem Eisenbahnkommissariat über sämmtliche Eisenbahn-Direktionsbezirke ausgebreitet und dabei zunächst nur auf die in Preussen wohnenden Beamten beschränkt gewesen. Inzwischen hat der Verein jedoch auch für Sachsen (Königreich), Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Sachsen-Weimar, Braunschweig, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuss j. L., Schaumburg-Lippe, Lippe-Detmold und Waldeck die Konzession erhalten und seine Wirksamkeit ferner auf die freien Städte Hamburg und Bremen, sowie auf Oldenburg und die Niederlande ausgedehnt, in welchen Gebieten eine besondere Konzession nicht erforderlich ist. Die Konzessionirung für Bayern und Hessen ist eingeleitet. Hervorzuheben ist, dass die bezeichneten ausserpreussischen Staaten dem Vereine durch Gewährung verschiedener Vergünstigungen und Erleichterungen besonderes Interesse entgegengebracht haben.

Der Brandversicherungsverein darf nach einem so erfreulichen Anfange auch auf eine weitere, besonders günstige Entwickelung rechnen, da das Eisenbahnbeamtenpersonal ausserordentlich zahlreich ist, ein erheblicher Theil der Vereinsmitglieder in grossen Städten wohnt, in welchen die Feuersgefahr an sich eine geringere ist, während ein anderer Theil sich im Genusse von gut bewachten und mit den besten Löschvorrichtungen versehenen Dienstwohnungen befindet, so dass kaum anzunehmen ist, dass dem Vereine erhebliche Ausgaben an Brandentschädigungen bevorstehen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zu- und Abrechnung zu bezw. von den Vereins-Bahnstrecken. Die 3,10 km lange Bahnstrecke M.-Gladbach (Speik)-Rheydt der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten, dagegen ist die am gleichen Tage aufgehobene 2,59 km lange Bahnstrecke M.-Gladbach (Speik)-Rheydt (Morr) den Vereins-Bahnstrecken abgerechnet worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) und Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) neu, sowie zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der XII. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 22 werden aufgehoben: 1. der im Oktober 1885 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 11, 2. der im Dezember 1887 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 12, 3. der im Dezember 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 22, 4. der im Mai 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 52, sowie durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 36 der im Dezember 1886 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 36 nebst den zugehörigen Nachträgen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat das Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) neu und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) den I. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 89 wird das im Dezember 1884 ausgegebene Verzeichniss Nr. 89 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1964 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die Vorlagen für die Berliner Technikerversammlung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1983 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zu- und Abrechnung zu bezw. von den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2032 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2036 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

Das Herrenhaus nahm den Gesetzentwurf, betr. den weiteren Erwerb von Privatbahnen, in der Fassung des Abgeordnetenhauses an. Auch die Sekundärbahnvorlage wurde von demselben genehmigt, fürerst mit Ausnahme der Linie Swinemünde-Heringsdorf, welche an die Eisenbahnkommission des Hauses zurückverwiesen wurde. Bei der Berathung des Antrages des Grafen Udo zu Stolberg auf Einführung eines Ausnahmetarifes zur Erleichterung des Versandes von Getreide, Malz- und Mühlenfabrikaten auf den Staatseisenbahnen aus den östlichen nach den westlichen Provinzen wurde entsprechend dem Antrage der Eisenbahnkommission übereinstimmend mit dem Beschlusse des Abgeordnetenhauses die Staatsregierung ersucht, „eine Untersuchung über die wirthschaftlichen und finanziellen Folgen eines solchen Ausnahmetarifes zu veranstalten und dem Herrenhause von dem Ergebniss der Untersuchung Kenntniss zu geben.“

Einheitliche Eisenbahnzeit.

Im Preussischen Herrenhause brachte bei Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung Graf Udo zu Stolberg die Einführung einer allgemeinen Normalzeit, namentlich im militärischen Interesse zur Sprache. Der Meridian von Stargard würde sich besonders als Grundlage eignen, weil Norwegen, Schweden, Oesterreich und Italien sich dem anschliessen könnten. Auch die Post müsste dazu übergehen, und daraus würde sich die Einführung für das ganze bürgerliche Leben als Konsequenz ergeben. Redner erblickte in dieser Maassnahme eine wesentliche Verstärkung unserer militärischen Rüstung, die nichts kosten würde. Minister v. Gossler antwortete darauf: Die Einführung der Zonenzeit hat in Nordamerika die grösste Verwirrung hervorgerufen. Allerdings sind die Verhältnisse für Preussen einfacher, weil die Differenz nur 1 Stunde 10 Minuten beträgt. Aber die Wissenschaft erklärt, dass sie auf die Ortszeit nicht verzichten kann z. B. wegen der Sterndurchgänge. Im Staatsministerium ist die Sache angeregt und sehr wohlwollend beurtheilt worden, aber man war sich darüber klar, dass bei einer so tief eingreifenden Entscheidung die verschiedenen Interessenkreise gehört werden müssen. Für die militärischen Verhältnisse hat die Sache erst dann Vortheil, wenn die ganze bürgerliche Zeit sich nach der Einheitszeit richtet. Die Frage ist augenblicklich Gegenstand ernster Berathung, wie die Entscheidung ausfallen wird, kann ich nicht vorhersehen, aber die Sache wird sich im praktischen Leben nicht so ganz einfach gestalten, und namentlich ist sie für die Uebergangsstellen, die Orte mit Grenzverkehr ausserordentlich schwierig, weil sie sofort mit Differenzen von über einer Stunde zu rechnen haben würden. — Minister v. Maybach konstatirte seinerseits, die Eisenbahnverwaltung habe den lebhaften Wunsch nach der Einheitszeit. Sie habe jetzt mit allen möglichen Zeiten zu rechnen und daraus entstehen für die Konstruktion der Fahrpläne die grössten Schwierigkeiten. Auch die Postverwaltung würde wohl geneigt sein, sich dieser Auffassung anzuschliessen. Allein um noch grösseren Schwierigkeiten zu entgehen, wird es nöthig sein, die Sache auf das bürgerliche Leben soweit wie möglich zu übertragen. Wie weit es aber möglich ist, das wird noch untersucht, und das Resultat dieser Untersuchung wird abzuwarten sein.

Die Fahrgeschwindigkeit auf den Deutschen Sekundärbahnen.

Für die Deutschen Sekundärbahnen betrug bisher die grösste Fahrgeschwindigkeit 30 km in der Stunde. Es hat sich indessen das Bedürfniss herausgestellt, auf einzelnen dieser Bahnen Personenzüge mit erhöhter Geschwindigkeit zu befördern. Wollte man das jetzt durchführen, so müsste man die fraglichen Bahnstrecken dem Bahnpolizeireglement unterstellen, womit ein unverhältnissmässiger Kostenaufwand verknüpft sein würde. Angesichts des Umstandes, dass mehrere Bundesregierungen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf Sekundärbahnen auf 40 km in der Stunde gewünscht haben, hat das Reichs-Eisenbahnamt an der Hand einer eingehenden Denkschrift die erwähnte Aenderung des § 27 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung beantragt, wonach folgende Bestimmung gelten soll: die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzelne fahrende Lokomotiven wird durch die Landes-Aufsichtsbehörde festgestellt. Grössere Geschwindigkeiten als 30 km in der Stunde bis zu der grössten zulässigen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde dürfen nur gestattet werden auf normalspurigen Bahnstrecken mit eigenem Bahnkörper und nur für Personenzüge, welche mit nicht mehr als 20 Wagenachsen und mit durchgehenden Bremsen versehen sind. Die nach § 24 Absatz 1 mindestens erforderliche

Zahl der zu bremsenden Räderpaare muss bei Geschwindigkeit von mehr als 30 km in der Stunde um ein gewisses Maass erhöht werden, welches von der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts festzusetzen ist. Die Betriebsmittel, welche in diese schnellfahrenden Züge eingestellt werden, müssen den bezüglichen Bestimmungen in den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands entsprechen.

Stückgutverkehr nach Eisenbahngüter-Nebenstellen.

Das neueste Heft des im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" bringt u. a. einen Aufsatz vom Eisenbahn-Betriebsinspektor Fenten über die Stückgutverfuhr von und nach entfernt von der Eisenbahnstation gelegenen Orten. In demselben wird dargelegt, wie auch den Orten, welche ohne Eisenbahnverbindung sich befinden, diese, soweit es die Stückguttransporte betrifft, zu nutze gemacht werden kann. „Die Erweiterung des Absatzgebietes für ländliche Industrie- und landwirthschaftliche Erzeugnisse, als Milch, Butter, Käse, Fleisch, Brot, Gemüse, wird derart gewinnen, dass der geringe Zuschussbetrag, welcher vom Staate bezw. der Eisenbahnverwaltung zu leisten sein würde, mehrfach aufgehoben wird." Dabei geht der Verfasser von der Annahme aus, dass die Zufuhrgebühr von der Eisenbahnstation nach den entlegenen Orten zu den Eisenbahntarifen mit einem Zuschlage von 10 ₰ für die Frachtbriefsendung stattfinden müsse. Die Tarife betragen jetzt für Stückgut auf das Kilometer und 100 kg 1,1 ₰ nebst einer Expeditionsgebühr von 10 ₰ bis zu 10 km, 11 ₰ bis zu 20 km usw.; für Eilgut das Doppelte. Verfasser hat bereits im Jahre 1879 in einem Schriftchen, „Reform im Gütertransport", eine derartige Einrichtung vorgeschlagen, und es werden jetzt gemäss Ministerialerlass vom 21. Oktober 1889 Versuche in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld, Berlin und Erfurt*) nach im Ministerium aufgestellten Grundzügen gemacht, worin indessen der anzuwendende Tarif noch nicht festgesetzt ist. Durch das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Köln (linksrheinisch) sind Einrichtungen für Bestätterei nach entfernt gelegenen Orten schon seit dem Jahre 1881 bei vielen Stationen, welche namentlich aufgeführt sind, mit gutem Erfolge getroffen worden, obschon die zur Anwendung gekommenen Zustellungs- und Abholungsgebühren bedeutend die Eisenbahntarife übersteigen. Nach der Ansicht des Verfassers sollen Eisenbahn und Post hierbei Hand in Hand gehen, wie dies auch zum Theil schon insofern geschieht, als die Post die Güteranmeldekarten unentgeltlich dem betreffenden Fuhrunternehmer übermittelt.

Zum Personentarif der Preussischen Staatsbahnen.

Zu Anträgen auf Ausfertigung sogenannter Familien-Zeitkarten war seither eine ortspolizeiliche Bescheinigung über die Zugehörigkeit der einzelnen Personen, für welche die Karte gelten sollte, zu ein und demselben Hausstande beizufügen. Jetzt ist (nach Inhalt eines kürzlich erschienenen Nachtrages zum Theil I des Personentarifs der Preussischen Staatsbahnen) nachgelassen, dass von der Beibringung dieser Bescheinigung abzusehen ist, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der sogenannten Namenkarte dem Stationsvorstand bekannt sind oder die Zusammengehörigkeit der betreffenden Personen durch eine andere amtliche Bescheinigung nachgewiesen wird. Zeitkarten für Schüler können, wenn der Unterricht an einzelnen Wochentagen Vor- und Nachmittags ertheilt wird, fortan auch zu einer zweimaligen Hin- und Rückfahrt an den betreffenden Tagen ausgegeben werden. Bei Berechnung des Preises einer solchen Karte sind die Mehrfahrten zu den Einheitssätzen der allgemeinen Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerkarten in Ansatz zu bringen. — Die Zulässigkeit der Benutzung von Hilfsrouten bei Versäumung des fahrplanmässigen Anschlusses ohne Zuzahlung für den etwa theureren Zug der Hilfslinie oder die auf der Hilfslinie nur vorhandene höhere Wagenklasse ist auch auf solche mit dem verspäteten Zuge eintreffende Reisende ausgedehnt, die nicht mit durchgehenden Fahrkarten versehen, sondern neue Karten auf der Anschlussstation zur Weiterreise nach ihrem eigentlichen Reiseziel zu lösen genöthig sind. — Für die Gewährung von Freigepäck ist die Einschränkung getroffen, dass, wenn zur Benutzung eines Platzes in einer höheren Wagenklasse oder in einer höheren Zuggattung mehrere Fahrkarten ausgegeben werden, dieselben für die Berechnung des Gepäckfreigewichts nur als eine Fahrkarte gelten.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Die zwischen Tuchel und Frankenhagen belegene Haltestelle Sehlen ist am 1. Mai d. J. für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 37 S. I d. Ztg.)

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen: Eröffnung der Bahnlinie Hungen-Laubach.

Am 1. Juni d. J. wird die an die Oberhessische Hauptbahn in Hungen anschliessende, 11,77 km lange, normalspurige Nebenbahn Hungen-Laubach mit der Haltestelle Villingen und der Endstation Laubach für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 37 S. I d. Ztg.)

*) Man vgl. die Bekanntmachung in Nr. 18 S. 202 und Nr. 19 S. 208 d. Ztg.

Hessische Nebenbahnen.

Der Hessische Landtag hat (wie bereits in Nr. 36 S. 373 d. Ztg. mitgetheilt) für die Nebenbahnen 20 500 000 ℳ bewilligt, d. i. doppelt so viel, als die Regierung verlangte. Die Landesvertretung war darin einig, dass der Bau aller Nebenbahnen durch den Staat erfolgen solle, nur in der Frage, ob dies auch für den Betrieb zu gelten habe, gingen die Meinungen auseinander. Die Mehrheit war für staatlichen Betrieb, um „keine Verschleppung der Verstaatlichung" herbeizuführen. Die Minderheit verlangte, dass nur der Bau auf Staatskosten erfolge, und die Regierung trat für den Minderheitsantrag ein unter Betonung, dass man zwischen Bau und Betrieb unterscheiden müsse. In Oberhessen werde der Betrieb in die Hände der Oberhessischen Bahnen gelegt, in Starkenburg, wenigstens im Norden, sei die Frage zu erwägen, ob eigener Betrieb oder die Uebertragung an die Main-Neckarbahn-Verwaltung vorzuziehen sei. In Rheinhessen werde man den Betrieb zum grössten Theil an die Ludwigsbahn übertragen müssen, da ein von derselben unabhängiger Betrieb zu Störungen führen könne; der Staat werde dabei sparen. In diesem Sinne erfolgte darauf die Beschlussfassung. Hiernach scheint die Regierung für ihren Wunsch, die Hessische Ludwigsbahn zu verstaatlichen, keineswegs schon jetzt oder doch für einen sehr nahen Zeitpunkt die Realisirung in Aussicht zu nehmen.

Aus Darmstadt, 7. d. Mts., wird sodann der „Fr. Ztg." geschrieben: „Dem Eisenbahnkonsortium: Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und Herrmann Bachstein in Berlin ist nunmehr die landesherrliche Konzession zum Bau und Betrieb schmalspuriger Nebenbahnen von Mainz nach Gonsenheim-Finthen und von Mainz nach Bretzenheim-Hechtsheim (im Anschluss an die Mainzer Trambahn) ertheilt worden. Die Dauer der Konzession ist auf 50 Jahre bestimmt und kann nach Ablauf der Konzessionszeit oder in dem Falle der Liquidation des Unternehmens, bezw. Auflösung der Aktiengesellschaft der Staat die Bahnen übernehmen. Nach Ablauf von 20 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, steht es der Regierung jederzeit frei, den Betrieb der Nebenbahnen für Staatsrechnung zu übernehmen. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahnen muss längstens innerhalb 18 Monaten nach Konzessionsertheilung erfolgen. Zur Sicherstellung seiner Verpflichtung hat der Unternehmer eine Kaution von 5 % des auf 1 400 000 M. festgesetzten Baukapitals zu stellen."

Werrabahn.

In seiner Sitzung vom 7. d. Mts. setzte der Verwaltungsrath die Dividende für 1889 auf 3 % fest. Die ordentliche Generalversammlung findet am 26. Juni in Eisenach statt.

In der ausserordentlichen Generalversammlung wurden die Anträge der Verwaltung angenommen: 1. Auf Uebernahme des Baues und Betriebes der Zweiglinie Coburg-Rodach, welche bei unentgeltlicher Hergabe des Areals und eines nicht rückzahlbaren Zuschusses von 460 000 ℳ gleich 790 000 ℳ kosten wird, sowie 2. der Abschluss eines Nachtragsvertrages mit der Bayerischen Staatsregierung, betreffend die Abzahlung des Restes vom Baukapital der Strecke Coburg-Bayerische Grenze, sowie die Verlängerung des Pachtvertrages und die anderweite Feststellung des Pachtgeldes für die auf Bayerischem Gebiete liegende Theilstrecke, und 3. die Aufnahme einer Prioritätsschuld bis zu 3 000 000 ℳ für den Bau der Linie Coburg-Rodach, für Tilgung oben erwähnter Schuld, für Vermehrung der Betriebsmittel, sowie für diverse Verbesserungen und Erneuerungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn: Dividende.

Die Dividende der Stamm-Prioritätsaktien für 1890 ist auf 5 % festgesetzt, die der Aktien auf 4,5 %. Wenn die Prioritätsaktien auch noch für 1890 die gleiche Dividende von 5 % empfangen, werden beide Aktiengattungen gleichwerthig.

Breslau-Warschauer Eisenbahn: Dividende.

Die Generalversammlung der Breslau-Warschauer Eisenbahn genehmigte die vorgeschlagene Vertheilung von 1,8 % Dividende für die Prioritäts-Stammaktien.

Feldbergbahn.

Der Kommunallandtag des Regierungsbezirks Wiesbaden hat den Landesausschuss ermächtigt, den Unternehmern der geplanten Bergbahn von Soden über Königstein nach dem grossen Feldberg (dem höchsten Punkte des Taunus) unter gewissen Vorbehalten die Mitbenutzung der Bezirksstrassen Höchst-Soden-Königstein-Rothes Kreuz (Feldberg) zu gestatten und einen entsprechenden Vertrag abzuschliessen. Dieselbe soll im Anschlusse an eine Dampfstrassenbahn Frankfurt a/M.-Höchst-Soden erbaut werden. Der Kommunallandtag sieht in

dem Unternehmen die erfreuliche Möglichkeit zu einer Förderung der nicht unbedeutenden Industrie der Orte auf dem hohen Taunus, um so mehr, als beabsichtigt wird, die Bahn nicht nur für die Personenbeförderung, sondern auch in beschränkter Weise für den Güterverkehr nutzbar zu machen.

Aus Bayern.

⊙ Durch Gesetz d. d. München, den 5. Mai, wurden betreffs des Bedarfes für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen folgende Bestimmungen getroffen:

Art. 1. Der Bedarf 1. für Erweiterung der Centralwerkstätte in München wurde auf 1 520 000 *M.*, für Erweiterung der Centralwerkstätte in Nürnberg auf 101 000 *M.*, für Erweiterung der Centralwerkstätte in Regensburg auf 328 000 Mark, für Erweiterung der Betriebswerkstätte in Augsburg auf 151 000 *M.*, in Summa auf 2 100 000 *M.*; 2. für Vermehrung der Stations- und Strecken-Signalvorrichtungen, der elektrischen Einrichtungen, sowie der telegraphischen und telephonischen Verbindungen auf 150 000 *M.*; 3. für Vermehrung der Bahnbetriebs-Telegraphenlinien auf 288 000 *M.*; 4. für den Aufbau eines 4. Stockwerkes auf das Generaldirektions-Gebäude an der Elisenstrasse Nr. 2a, 3a und 3b in München auf 85 000 *M.*; 5. für Erweiterung des Centralbahnhofes München und Erbauung einer Lokomotivremise daselbst auf 12 574 000 *M.*; 6. für Erbauung von Lokomotivremisen in Oberndorf-Schweinfurt und Weilheim auf 89 800 *M.*; 7. für Herstellung zweier Gebäude für Büreaus und Dienstwohnungen in München-Centralbahnhof auf 273 400 *M.*; 8. für Unterführung der Thalkirchenstrasse beim Südbahnhofe München auf 270 000 *M.*; 9. für Unterführung der Berg- und Laimstrasse im Ostbahnhofe München auf 470 000 *M.*; 10. für Herstellung eines Tunnels für Fussgänger und Handfuhrwerk zur Verbindung der Frieden- und der Orleansstrasse dortselbst auf 42 500 *M.*; 11. für Erweiterung des Bahnhofes Augsburg und Herstellung eines Ueberholungsgeleises in Hochzoll auf 1 235 000 *M.*; 12. für Unterführung der Rothenburgerstrasse im Centralbahnhof Nürnberg auf 290 000 *M.*; 13. für Erweiterung der Donaulände in Passau auf 176 000 *M.*; 14. für Erweiterung des Bahnhofes Aschaffenburg und Umbau der Geleiseanlage dortselbst auf 2 070 000 *M.*; 15. für Herstellung elektrischer Beleuchtungsanlagen in den Bahnhöfen Bamberg, Regensburg und Würzburg auf 1 051 000 *M.*, zusammen auf den Maximalbetrag von 21 164 700 *M.* festgesetzt.

Art. 2. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im gleichen Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Objekte an, hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

Art. 3. Die Königliche Staatsregierung wird ermächtigt, den weiteren Bedarf für den Umbau des Bahnhofes Lichtenfels im Maximalbetrage von 835 300 *M.* aus dem gesetzlichen Kredit für die Eisenbahn von Stockheim über Ludwigsstadt zur Landesgrenze zu entnehmen.

Laut Finanzgesetz vom 5. Mai 1890 für die XX. Finanzperiode 1890 und 1891 wird die durch Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes vom 8. November 1887, betreffend den im Interesse der Landesvertheidigung erforderten 2 geleisigen Ausbau der Bayerischen Eisenbahnen, ferner durch Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 10. Februar 1888, betreffend die Herstellung einer Bahnverbindung von Hergatz zur Bayerisch-Württembergischen Landesgrenze in der Richtung gegen Wangen, endlich durch Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 26. April 1888, den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen, dann für die Beschaffung von Fahrmaterial betreffend, ertheilte Befugniss zur Aufnahme eines Staatsanlehens im Gesammtbetrage von 12 653 000 *M.* zurückgezogen. Dagegen wird der Staatsminister der Finanzen ermächtigt, den gleichen Betrag auf die nach der General-Finanzrechnung für 1887 bestehenden Erübrigungen der XVIII. Finanzperiode 1886/87 zu übernehmen. Ferner wird die Königliche Staatsregierung ermächtigt, den nachstehend ausgewiesenen Gesammtbedarf von 2 789 750 *M.* für einmalige ausserordentliche Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung, nämlich 1. für Verbesserung der Lager- und Ladeplatzverhältnisse in der Station Meisingen 22 200 *M.*, 2. für Vergrösserung der seitherigen Bayerischen Güterhalle im Bahnhof Nördlingen 41 000 *M.*, 3. für Erweiterung des Betriebs-Hauptgebäudes der Station Wassertrüdungen 25 500 *M.*; 4. für Erweiterung und Umbau des Stationsgebäudes und Erbauung eines Güterschuppens zu Nannhofen 20 300 *M.*, 5. für Erweiterung des Stations-Hauptgebäudes zu Schwabmünchen 37 900 *M.*, 6. für Aptirung des Betriebs-Hauptgebäudes im Bahnhof Bamberg 38 000 *M.*, 7. für Entwässerung des Bahnhofs Bamberg 780 000 *M.*, 8. für Umwandlung der Station Obertheres in eine Ausweichstation 85 600 *M.*, 9. für Erweiterung der Güterhalle in München-Südbahnhof 21 600 *M.*, 10. für Vervollständigung der Anlage einer Central-Wagenreinignngsanstalt in München-Südbahnhof 73 700 *M.*, 11. für Pflasterung des äusseren Ladehofes in München-Ostbahnhof 73 000 *M.*, 12. für Herstellung zweier Sack- und eines Ladegeleises mit Lagerplatz in München-Ostbahnhof 30 000 *M.*, 13. für Erweiterung der Dienst- und Wartelokale im Stationsgebäude zu Grosshesselohe und Beschaffung einer grossen Drehscheibe 31 000 *M.*, 14. für Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Planegg 61 500 *M.*, 15. für weitere Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung des Centralbahnhofs Nürnberg 138 000 *M.*, 16. für Erweiterung der Station Reichelsdorf 37 800 *M.*, 17. für Umbau der Donaulände in Regensburg 50000 *M.*, 18. für Aenderung der Geleiseanlagen in den Stationen der Bahnstrecke Pfarrkirchen-Pocking und Herstellung elektrischer Warnsignale 32 000 *M.*, 19. für Herstellung eines Steges über die Geleise des Bahnhofes Rosenheim 14 750 *M.*, 20. für Untersuchung der Distriktsstrasse Stadtamhof-Donaustauf unter der Station Walhallastrasse 63 400 *M.*, 21. für Erbauung eines Bahnmeister-Wohngebäudes in der Station Schwandorf 19 000 *M.*, 22. für Erweiterung der Geleisanlage in der Station Gemunden 51 000 *M.*, 23. für Errichtung einer Oelgasfabrik für Personenwagen-Beleuchtung in Würzburg 48 000 *M.*, 24. für Umwandlung der Haltestelle Rosenbach bei Ansbach in eine Expedition 97 900 *M.*, 25. für Errichtung einer Station in Ottersing (bei Holzkirchen) 89 000 *M.*, 26. für Verstärkung des Material-Betriebsfonds der Bayerischen Staatsbahnen 800 000 *M.*, 27. für Einwurfstellen und Geleiseverbindungen zum Mainflusse vom Bahnhof Würzburg 202 000 *M.*, vom Bahnhof Ochsenfurt 176 600 Mark, vom Bahnhof Marktbreit 193 000 *M.*, vom Bahnhof Kitzingen 138 000 *M.*, zusammen 709 600 *M.*, Gesammtbetrag wie oben 2 789 750 *M.* gleichfalls den verfügbaren Mehreinnahmen des Jahres 1888 zu entnehmen.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

In der am 25. April stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrathes wurde zuerst eine Erklärung des Vizepräsidenten Stoll entgegengenommen, dass er wegen seines Augenleidens zurücktrete. In Bezug auf die Fusionsunterhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen hält die Direktion die Frage als der reiflichen Erwägung werth; desgleichen der Verwaltungsrath. Derselbe wählte eine Kommission von 7 Mitgliedern, um die zu erwartenden Vorlagen der Direktion für den Verwaltungsrath zu begutachten. Der Verwaltungsrath stellte ferner das Budget für 1890 fest. Dasselbe sieht für neu in Angriff zu nehmende Objekte auf den eigenen Linien eine Ausgabe von 678 170 Frcs., für die Linie Zürich-Zug-Luzern eine solche von 42 300 Frcs. und für die Bötzbergbahn von 7 100 Frcs. vor. Es soll ferner neues, in den Jahren 1890 und 1891 zu lieferndes Rollmaterial: 12 Lokomotiven, 18 Personen-, 4 Gepäck- und 90 Güterwagen im Kostenbetrage von 1 420 200 Frcs. angeschafft, dagegen sollen in den genannten Jahren 9 Lokomotiven, 15 Personen-, 4 Gepäck- und 60 Güterwagen ausrangirt werden. Er nahm Kenntniss von der vom Bundesrathe bewilligten Verlängerung der Frist für die Inbetriebsetzung der Linie Bielsdorf-Niederweningen bis zum 1. Juni 1891. Der Verwaltungsrath ermächtigte endlich die Direktion, an den vom Verband Schweizerischer Bahnverwaltungen beschlossenen Versuche der Ausgabe von Abonnements für halbe Billets theilzunehmen. Demgemäss soll jedermann gegen Vorausbezahlung von 240 Frcs. für die I., 168 Frcs. für die II. und 120 Frcs. für die III. Klasse das Recht erhalten, während eines Jahres mit einem halben gewöhnlichen (einfachen oder Retour-) Billet auf beliebigen Strecken des zum genannten Verbande der Normalbahnen gehörenden Netzes zu fahren.

Kriens-Luzerner Eisenbahn.

Laut Beschluss der Generalversammlung erhalten für das Jahr 1889 die Prioritätsaktien 5 %, die Stammaktien $1^1/_2$ % Dividende. Das Bahnpersonal erhält für aussergewöhnliche Inanspruchnahme im letzten Winter eine Gratifikation von 500 Frcs.

Drahtseilbahn Biel-Magglingen.

Diese vertheilt für das Jahr 1889 keine Dividende. Vom Reingewinne werden 2 609 Frcs. dem Spezialfonds und 4 303 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath hat die Dividende für 1889 auf 6,3 % oder 33 Frcs. für die Aktie festgesetzt. Als fünftes Mitglied des Direktoriums wurde Ingenieur Mast, gegenwärtig bei der Davosbahn, gewählt. Den Beamten, die 25 Jahre im Dienste

stehen, wurde eine Gratifikation von je 100 Frcs. zuerkannt. In den Reservefonds werden 200 000 Frcs. eingelegt und zur Amortisation früherer Kursverluste 497 536 Frcs. verwendet. Der Zuschuss an die Hilfskasse für die Beamten beträgt im ganzen 294 568 Frcs., der Beitrag an die Krankenkasse der ständigen Arbeiter 5 693 Frcs. Nach Abzug aller Ausgaben und der vorgeschlagenen Dividende bleibt ein Saldo von rund 470 000 Frcs., welcher auf neue Rechnung vorgetragen werden soll, da für das laufende Jahr grössere Ausgaben bevorstehen. Das Direktorium wurde ermächtigt, unter gewissen Bedingungen sich an einer Schmalspurbahn Sissach-Gelterkinden, welche elektrisch betrieben werden soll, mit einem Drittel des nöthigen Kapitals zu betheiligen.

Jura-Simplonbahn.

Der Bernische Grosse Rath hat mit 177 gegen 4 Stimmen die Regierung ermächtigt, mit dem Bundesrath den Kaufvertrag für 30 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn auf Grundlage der vom Bundesrath in dem Beschluss vom 8. April aufgestellten Bedingungen abzuschliessen. Die Regierung wurde gleichzeitig beauftragt, dahin zu wirken, dass die als Zahlungsmittel vorgesehenen 3 % Rententitel amortisabel gemacht werden.

Strassenbahnen in Basel.

Dem Bundesrathe ist das Konzessionsbegehren für eine Strassenbahn Basel (erste Gruppe, umfassend Marktlinie, Kornhauslinie, Todtentanz via Landesgrenze, zusammen 7 km) eingereicht worden.

Schweizerische Eisenbahnstatistik.

Nach der Eisenbahnstatistik für das Jahr 1888 benutzten

Einfache Fahrt	8 167 255	Reisende	30,17 %
Retourfahrt	14 314 261	„	52,87 „
Fahrten zu ermässigter Taxe	4 575 025	„	16,96 „

In Bezug auf die Benutzung der Wagenklassen ergibt die Statistik:

I. Klasse	514 344	Reisende	1,90 %
II. „	5 111 457	„	18,88 „
III. „	21 452 839	„	79,22 „

Von den Einnahmen entfallen

auf die I. Klasse	3 240 231	Frcs.	10,40 %
„ „ II. „	10 581 381	„	33,98 „
„ „ III. „	17 324 923	„	55,62 „

Die Statistik der Einnahmen aus dem Güterverkehr ergibt nachstehende Summen:

Gepäckverkehr	2 551 849	Frcs.	5,47 %
Thiertransport	1 571 379	„	3,37 „
Güterverkehr	42 501 145	„	91,16 „
zusammen	46 624 373	Frcs.	

Niederländische Tramways.*)

Rotterdamer Tramwaygesellschaft. Auf den Pferdebahnen in Rotterdam wurden in 1889 4 957 502 Personen gegen 4 591 391 Personen in 1888 befördert und dafür 311 230 (gegen 290 000) fl. vereinnahmt. Der Verkehr auf den Pferdebahnen in Leiden betrug 349 106 (287 410) Personen, wofür 30 123 (24 440) fl. vereinnahmt wurden.

Auch auf den Dampftrambahnen hat der Verkehr sich gesteigert. Derselbe betrug auf der Dampftrambahn Rotterdam-Schiedam 654 442 (636 036) Personen mit einer Einnahme von 103 587 (91 502) fl.

Die Gesammteinnahmen betrugen 612 610 (573 688) fl. und die Ausgaben 447 051 (413 426) fl. — Der Reingewinn von 166 311 fl. wurde wie folgt vertheilt: 7³/₄ % Dividende = 77 500 fl. an die Aktionäre, 5 000 fl. Rücklage für den Reservefonds und 17 500 fl. an Tantiemen. Zu Abschreibungen wurde eine Summe von 65 702 fl. verwendet. Das Gesellschaftskapital beträgt 1 000 000 fl. nebst zwei 5 % Obligationsanleihen von 88 000 bezw. 90 000 fl.

Amsterdamer Omnibusgesellschaft. Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden in 1889 14 425 759 (13 827 682) Personen befördert. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 1 170 589 (1 128 541) fl. und gelangen wie im Vorjahre 11 % Dividende zur Auszahlung. An Abgaben wurden an die Gemeinde Amsterdam 76 088 fl. und für Unterhaltung des Strassenpflasters zwischen den Geleisen 19 197 fl. gezahlt.

Ginnekensche Trambahn (Ginneken-Breda). Auf dieser Linie wurden in 1889 228276 (213012) oder durchschnittlich für den Tag 625 (582) Personen befördert. — Die Einnahme aus diesem Verkehre betrug 62 (57) fl. für den Tag, während die sämmtlichen Ausgaben 62,8 % der Einnahmen betrugen. Von dem Ueberschuss konnten zu Abschreibungen und zum Erneuerungsfonds 3 362 fl. und zum Reservefonds 4 300 fl. verwandt und ausserdem an die Aktionäre 6¹/₂ % Dividende vertheilt werden.

*) Ueber die einzelnen Linien, deren Längen, sowie das Anlagekapital derselben siehe Nr. 35 S. 372 und Nr. 75 S. 753 Jahrg. 1889 d. Ztg.

Utrechtsche Tramwaygesellschaft. Diese 2,6 km lange Linie, welche eine Verbindung zwischen den Stationen der Niederländischen Rheinbahn und der Ostbahn darstellt, wurde am 3. Juli 1889 für den Verkehr eröffnet. Bis Ende Dezember wurden 228 388 Personen befördert und dafür 18 137 fl. = 38,22 fl. für das Tagkilometer vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 3 685 fl. = 20,32 % der Einnahmen. Zu Abschreibungen wurden 2 655 fl. verwendet und den Aktionären 1¹/₂ % Dividende ausgezahlt.

Süd-Dampftramway-Gesellschaft (Breda-Oosterhout, Oosterhout-Geertruidenberg, Oosterhout-Dongen — 25 km). Die Einnahmen betrugen in 1889 59 389 (57 078) fl. Im Jahre 1889 wurden befördert auf der Linie Breda-Oosterhout 92 555 (91 079) Personen für 26 624 (26 504) fl.; auf der Linie Oosterhout-Geertruidenberg 45 334 (46 268) Personen für 8 894 (9 186) fl. und auf der Linie Oosterhout-Dongen 41 117 (43 254) Personen für 6 179 (6 390) fl., im ganzen 178 006 (180 601) Personen für 41 697 (42 081) fl. = 1 595 Personen und 384 fl. weniger als im Vorjahre. Aus dem Güterverkehre wurden im ganzen 15 171 (12 399) fl. vereinnahmt, also mehr 2 772 fl. = 22,3 %. Die Betriebskosten betrugen 38 135 (36 766) fl. — Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 59 389 fl. und die Gesammtausgaben auf 38 135 fl., so dass ein Ueberschuss von 21 254 (20 111) fl. verblieb. Zu Abschreibungen wurden 13 508 fl. verwendet.

Erste Groninger Tramwaygesellschaft. Auf dieser 25 km langen Linie (Zuidbroek-Stadskanal) wurden im Jahre 1889 218 585 (208 587) Personen, 940 350 (965 480) kg Güter und 3 996 (3 769) Stückgüter befördert. Die Verkehrseinnahme betrug 52 508 (50 664) fl. und die Ausgaben bezifferten sich auf 30 712 (30 551) fl. Zu dem Ueberschuss von 21 796 fl. traten noch sonstige Einnahmen verschiedener Art, so dass derselbe im ganzen eine Höhe von 27 933 fl. erreichte. Der Ueberschuss wurde wie folgt vertheilt: Abschreibungen 3 643 fl., Reservekonto 1 126 fl., Pferderechnung 1 708 fl., Aktionäre 21 390 fl., sonstige Ausgaben 65 fl.

Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft (Tilburg-Waalwyk, 22,5 km). Im Jahre 1889 gingen die Einnahmen aus dem Personenverkehre wiederum um 1 901 fl. zurück. — Die Einnahmen aus dem Güterverkehre steigerten sich hingegen gegen das Vorjahr um 3 824 fl. — Die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 20 986 (28 887) fl., aus dem Güterverkehre 23 401 (19 577) fl., überhaupt 44 671 (42 806) fl. Die Ausgaben bezifferten sich auf 40 432 (38 390) fl. Der verbleibende Ueberschuss von 4 249 fl. wurde für Abschreibungen verwendet.

's Gravelandsche Tramwaygesellschaft (Hilversum-'s Graveland, 4,9 km). Im Jahre 1889 wurden befördert 61 654 (37 270) Personen für 9 605 (6 405) fl. Die Gesammteinnahmen betrugen 10 919 fl. und die Ausgaben 6 364 fl. Von dem Ueberschuss wurden 2 555 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen, so dass ein Reingewinn von 2 000 fl. verblieb. An Dividende wurden 4 % vertheilt.

Gooische Dampftramway-Gesellschaft (Amsterdam-Naarden-Laren, Huizen-Laren-Hilversum, Hakkeloorsbrug-Muidenberg, 38 km). Die Einnahmen für 1889 betrugen aus dem Personenverkehre 78 516 fl., aus dem Güterverkehre 15 490 fl., überhaupt 94 006 fl. = 6,90 (7,31) fl. für das Tagkilometer. — Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 103 012 (110 401) fl. Die Betriebskosten betrugen 61 959 (71 160) fl. — Nach Abzug der für die Abschreibungen erforderten Summen bleibt ein Betrag von 11 250 fl. zur Auszahlung an die Aktionäre übrig = 22,50 fl. für die Aktie.

Tramway Eindhoven-Geldrop. Auf dieser Linie wurden vom 18. November 1888 bis Ende 1889 76 718 Personen für 8 936 fl. befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 10 296 fl. und die Ausgaben 6 732 fl., so dass ein Reingewinn von 3 564 fl. verblieb. — Nach Abzug der für Abschreibungen verwendeten Beträge konnte den Aktionären 4 % Dividende gewährt werden.

Tramway Venlo-Tegelen-Steyl (Betriebslänge 6 km). Für die Beförderung von 47 085 Personen wurden in 1889 5 842 fl. vereinnahmt. — Gesammteinnahmen 6 430 fl., Ausgaben 4 708 fl., so dass ein Reingewinn von 1 722 fl. verblieb. Nach Abzug der erforderlichen Abschreibungen konnten den Aktionären 4 % Dividende gezahlt werden.

Dampftrambahn Grave-Berchem. Seitens der Deputirten Staaten von Nordbrabant wurde der Gemeinde Grave die Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb einer Dampftrambahn von Grave nach Bahnhof Berchem der Niederländischen Südostbahn über Sneek und Schayk.

Niederländisch-Indische Tramwaygesellschaft (Linien: Kramat-Meester Cornelis, Batavia-Kramat, Batavia-Harmonie, Kramat-Harmonie). In 1889 wurden 3 305 810 (2 187 720) Personen befördert. — Die Einnahme aus diesem Verkehre betrug 237 736 (231 405) fl. und die Augaben 141 429 (239 705) fl. Es verblieb somit ein Gewinn von 76 332 fl., von welchem dem Erneuerungsfonds 29 000 fl. zugetheilt wurden. An die Aktionäre gelangten 4 % Dividende zur Vertheilung.

Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. Begriff einer Ansiedelung. Thatbestand: Im Jahre 1876 erbaute der Eisenbahnfiskus ausserhalb der geschlossenen Ortschaft H. acht Arbeiterwohnhäuser. Diese Wohnhäuser stehen in zwei Reihen, in der einen Reihe befinden sich fünf, in der anderen drei Wohnhäuser. Im Jahre 1888 wollte der Eisenbahnfiskus hier noch fünf gleiche Häuser erbauen, und zwar auf der Seite, wo sich die drei Häuser befinden, vier Wohnhäuser für je zwei Familien und eins auf der gegenüberliegenden Seite, und suchte hierzu die Genehmigung nach. Die Gemeindevertretung zu H. erhob hiergegen Protest. Die Ortspolizeibehörde des Amtes D. erblickte in dem projektirten Baue die Errichtung neuer Ansiedelungen und erliess die vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung. (§ 16 G. v. 25. Aug. 1876.) Die Gemeindevertretung zu H. wiederholte ihren Protest, weil es sich um die Anlegung einer Kolonie handele, mithin der Eisenbahnfiskus zuerst unter Vorlegung eines Planes, in dem die Art der Ordnung der Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Kolonie nachgewiesen wird, die Genehmigung des Kreisausschusses des Landkreises D. nachzusuchen habe. Die Ortspolizeibehörde hielt den Einwand für begründet und versagte die Ansiedelungsgenehmigung. Eisenbahnfiskus, vertreten durch das Eisenbahnbetriebsamt zu Dortmund, klagte hierauf gegen die Ortspolizeibehörde zu D. und den Gemeindevorsteher zu H. auf Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung. Der Kreisausschuss erkannte unterm 29. Januar 1889 auf Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung und der Genehmigung zum Baue der fünf Wohnhäuser, weil die letzteren sich an die schon bestehende Kolonie H. anschliessen, bei einer Vergrösserung einer Kolonie aber nicht die Genehmigung des Kreisausschusses erforderlich sei. Auf die Berufung der Beklagten erkannte der Bezirksausschuss zu A. auf Aufrechterhaltung der Vorentscheidung mit folgender Begründung: Die dem Fiskus gehörige Häusergruppe ist als eine im Zusammenhange gebaute Ortschaft anzusehen. Unter einer solchen Ortschaft ist, wie das Ober-Verwaltungsgericht in den Entscheidungen vom 4. Juni 1879 und 30. April 1884 (Bd. V, S. 400; Bd. XI, S. 360) ausgeführt hat, schon ein Häuserkomplex, überhaupt jeder räumlich zusammenhängende Theil einer Gemeinde, eine in sich geschlossene Gesammtheit von Niederlassungen zu verstehen. Es ist nicht erforderlich, dass der Häuserkomplex einen besonderen Ortsnamen führt und als eine für sich bestehende Einheit öffentliche Anerkennung gefunden hat. Jede Errichtung eines Wohnhauses im gewöhnlichen Umfange ausserhalb eines solchen Häuserkomplexes ist als eine Ansiedelung und jede Errichtung von mehreren Wohnhäusern oder auch nur von einem einzigen Wohnhause von solcher Ausdehnung, dass wegen der grössten Zahl von zukünftigen Bewohnern eine neue Ordnung der Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse erforderlich machen kann, ist als eine Kolonieanlage zu behandeln. (Entsch. d. Ob.-Verw.-G. v. 27. Juni 1885; Entsch. Bd. XII, S. 371.) Es fragt sich hiernach, ob die fünf neuen Häuser, welche der Eisenbahnfiskus jetzt im Anschlusse an die H.'er Kolonie zu bauen beabsichtigt, als innerhalb oder ausserhalb derselben liegend anzusehen sind? Für den einen beabsichtigten Neubau, welcher mitten in die aus drei Häusern bestehende Reihe hineingebaut werden soll, kann diese Frage nicht zweifelhaft sein; es ist klar, dass das neue Haus innerhalb der bestehenden Kolonie errichtet werden soll. Aber auch wegen der übrigen vier Häuser musste die Frage, ob dieselben als ausserhalb der im Zusammenhange gebauten H.'er Kolonie liegend anzusehen seien, verneint werden. Das Ober-Verwaltungsgericht erkannte auf die Revision des Beklagten, auf Bestätigung der Vorentscheidung dahin, dass der Beschluss der mitbeklagten Polizeibehörde, durch welchen dieselbe die Ansiedelungsgenehmigung versagt, ausser Kraft zu setzen, mit der Begründung, dass der Einwand der Beklagten, dass das Verwaltungs-Streitverfahren hier nicht zulässig sei, unbegründet sei und gelangte dabei zu dem Ergebniss, dass der Revisionsrichter an die thatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters gebunden ist, ein Punkt, welcher zur materiellen Entscheidung nicht weiter interessiren kann. (Erk. des IV. Senats des Ober-Verwaltungsgerichts vom 18. Februar 1890; Die Selbstverwaltung, Bd. XVII, S. 246 f.)

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. Enteignungsrecht. Bauplatzeigenschaft. In dem von den Klägern in S. M. u. Gen. wider d. Eisenbahndirektion zu E. mit der Revision angefochtenen Urtheile des Ber.-Gerichts wird folgendes ausgeführt: „Nach Lage der Sache hat es den Klägern freigestanden, infolge der Enteignung Ansprüche für das enteignete Grundstück entweder als Ackerland oder als Baugrundstück zu erheben. Nachdem sie für letzteres sich entschieden haben, müssen sie diejenigen Konsequenzen sich gefallen lassen, welche die Qualität des enteigneten Terrains als Baugrundstück bedingte. Qualität als Bauterrain besass aber das Grundstück nur dann, wenn den ortsstatutarischen Bestimmungen gemäss das, nach Maassgabe der festgestellten Baufluchtlinie der H.'er Strasse, in letztere fallende Areal seitens der Kläger der Gemeinde D. unentgeltlich überwiesen wurde. Hiernach erscheinen die Kläger nicht berechtigt, irgend eine Entschädigung für das in der H.'er Strasse gemäss bestehender Baufluchtlinie fallende Terrain, durch dessen Hingabe der Restgrundfläche erst Bauqualität verliehen wird, im Wege der Klage geltend zu machen." In dem Urtheile des Reichsgerichts heisst es hierzu: „Ohne Rechtsirrthum hat das Berufungsgericht festgestellt, dass die Bauterrainqualität des klägerischen Grundstücks dadurch bedingt gewesen, dass das in die Baufluchtlinie der H.'er Strasse fallende Areal desselben den bestehendenorts statutarischen Bestimmungen gemäss der Gemeinde D. von den Klägern unentgeltlich überwiesen wurde. Hierbei geht ersichtlich das Berufungsgericht von dem Gedanken aus, dass wenn das an die genannte Strasse anstossende klägerische Terrain als Bauterrain geschätzt und bezahlt werde, damit zugleich die Entschädigung für das in die Strasse fallende Areal gegeben sei. Demgegenüber lässt sich aber die Rüge der Verletzung des § 1 des Enteignungsgesetzes nicht aufrecht erhalten." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. Oktober 1889; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. XI S. 338.)

---

v. O. Gefährdung des Transports auf einer Strasseneisenbahn. Aus den Entscheidungsgründen: „Strassenbahnen, welche mittelst Dampfkraft und Lokomotiven auf Schienengeleisen betrieben werden, sind zu den Eisenbahnen zu rechnen (Rechtspr. in Strfs. Bd. VI S. 500 ff., S. 771 ff.). Dient eine Strasse dem öffentlichen Verkehr, so steht die Benutzung derselben dem einzelnen nicht nach Willkür, sondern mit der Beschränkung, andere im entsprechenden Gebrauche nicht zu stören, zu hindern oder zu beeinträchtigen. Ist die Strasse mit einer Fahrbahn zum Eisenbahntransport versehen, so hat jeder die Strasse Benutzende die Verpflichtung, darauf zu achten, dass keine Gefährdung des Transports eintritt. Dies erhellt aus § 316 R.-Str.-G.-B.'s. Was dieserhalb zu geschehen habe, ist Sache der Ueberlegung im einzelnen Falle, unabhängig davon, ob von einer Behörde Verhütungsmaassregeln getroffen sind oder nicht." (Erk. des II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 28. Januar 1890; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. XI S. 352.)

Personalnachrichten.

Karl Frischen †.

Am 8. d. Mts. starb in Berlin nach kurzem Krankenlager im noch nicht vollendeten 60. Lebensjahre Karl Frischen, ein Mann, der an der Entwickelung der Elektrotechnik fast seit ihren ersten Anfängen erfolgreich mitgewirkt hat. Frischen war im Jahre 1830 in Bremen geboren, trat nach Abschluss seiner Schulzeit als Lehrling in eine dortige Maschinenfabrik und studirte demnächst den Maschinenbau auf dem Polytechnikum in Hannover. Als im Sommer 1849 die Preussische Regierung eine unterirdische Telegraphenlinie von Berlin nach Köln über Hannover bauen liess, wandte sich F. dem Telegraphenwesen mit grossem Eifer zu und ist ihm auch bis zu seinem Lebensende treu geblieben! Er trat in den Hannoverschen Staatsdienst und wurde trotz seiner Jugend mit der Ueberwachung der Anlage der Eisenbahntelegraphen betraut und bald darauf zum Vorsteher der Hannoverschen Telegraphen ernannt. Als solcher blieb er stets in freundschaftlichem Verkehr mit der Firma Siemens & Halske und führte nicht nur deren neue Konstruktionen bereitwillig bei den Hannoverschen Eisenbahnen ein, sondern war selbst Urheber vieler praktischer Einrichtungen und Verbesserungen. Im Jahre 1856 erfand Frischen gleichzeitig mit Werner Siemens das elektomagnetische Gegensprechen — eine sinnreiche Methode, durch einen Leitungsdraht gleichzeitig in beiden Richtungen ohne gegenseitige Störung zu telegraphiren — wodurch sein Name in weiten Kreisen bekannt wurde. Im Jahre 1867 wurde Frischen in den Dienst der Telegraphie des Norddeutschen Bundes übernommen und bekleidete etliche Jahre lang in Berlin die Stellung als Ober-Telegrapheningenieur. Doch die straffen Formen des Staatsdienstes sagten dem beweglichen rastlos thätigen Mann nicht zu und er ergriff daher im Jahre 1870 freudig das Anerbieten der Firma Siemens & Halske, als Oberingenieur in ihren Dienst zu treten. Hier hatte er den Wirkungskreis gefunden, für den er geschaffen war! Sein mit eigener Erfindungsgabe gepaarter praktischer Sinn fand in dem grossen und vielseitigen Geschäftsbetriebe der Firma, welcher die ganze, von ihr wesentlich mitgeschaffene Elektrotechnik umfasst, vollauf Gelegenheit, sich zu bethätigen. Ueberall begegnet man in dieser den Spuren seines Geistes. Frischen liebte es nicht, vorbereitete Reden zu halten, er wusste aber in freier Rede seinen

Ansichten klaren Ausdruck zu geben. Viele technische Gesellschaften, wie die polytechnische Gesellschaft, welche in F. eines ihrer thätigsten Mitglieder verlor, der Verein für Eisenbahnkunde, der Berliner Bezirksverein Deutscher Ingenieure und viele andere Körperschaften, denen der rastlose Forscher nahe stand, besonders aber die Firma Siemens & Halske empfinden sehr schmerzlich seinen unerwartet schnellen Tod, wovon die würdige Trauerfeier beim Begräbniss des Verstorbenen Zeugniss gab. Er hinterlässt neben einer trauernden Wittwe und einer verheiratheten Tochter drei jüngere Brüder, für welche er stets väterlich gesorgt hat. Seine sonst kräftige Gersundheit erlitt vor vier Jahren einen ersten starken Stoss durch ein Leiden, welches nur durch eine schwere Operation zu beseitigen war. Wenn er auch dem Anschein nach wieder ganz hergestellt war, so blieb sein Organismus doch geschwächt und vermochte einem Leberleiden, welches sich schnell tödtlich entwickelte, nicht lange zu widerstehen. Karl Frischen war nicht nur ein talentvoller und rastlos thätiger Mann, er war auch ein edel denkender und handelnder Mensch, ein treuer, stets hilfsbereiter Freund und Lebensgenosse, dessen Andenken alle, welche ihm näher standen, treu bewahren werden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungsassessor Hoepner in Berlin ist unter Belassung in der etatsmässigen Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters der Königlichen Eisenbahndirektion hier zur weiteren Beschäftigung überwiesen worden.

Der Regierungsbaumeister Lehmann II. in Berlin ist für eine Baumeisterstellung angenommen und der hiesigen Bauinspektion des Betriebsamts (Berlin-Stettin) zu Stettin zur Beschäftigung überwiesen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Juni d. J. wird die der diesseitigen Verwaltung unterstellte, an die Hauptbahn in Hungen anschliessende, 11,77 km lange, normalspurige Nebenbahn Hungen-Laubach mit der Haltestelle Villingen und der Endstation Laubach für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben. Die Beförderung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie Gütern erfolgt auf Grund des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nebst Zusatzbestimmungen, bezw. des Vereinsbetriebsreglements, sowie des Nachtrags VI zu dem Lokaltarif für den Personenverkehr, des Nachtrags II zu dem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und des Nachtrags IV zu dem Lokalgütertarif.

Giessen, den 3. Mai 1890. (1038)
Grossherzogliche Direktion.

2. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr. Mit Geltung vom 20. Mai l. J. wird die Station Quirscheid in die Saarkohlen-Ausnahmetarife Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 19 und 21 mit den für die Grubenstation Maybach bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 8. Mai 1890. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Hessen. In dem Ausnahmetarife Nr. 3 vom 15. August 1889 für den vorgenannten Verkehr treten am 1. Juli l. J. verschiedene Aenderungen von Frachtsätzen ein. Letztere werden theils ermässigt, theils erhöht. Näheres ist auf den Kohlen-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 14. Mai 1890. (1040)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Der Eilstückgutverkehr der Station Obersulzbach wird vom 1. Jnli 1890 an aufgehoben.

Strassburg, den 7. Mai 1890. (1041)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - Skandinavischer Verband. Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag II zum Gütertarif für den nebenbezeichneten Verband zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes D Frachtsätze für die neu in den Verband aufgenommenen Stationen Braunschweig (Ostbhf.) und Gardelegen des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für die Station Sonneberg in Thür. der Werra-Eisenbahn.

Altona, den 8. Mai 1890. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Geltung vom 1. Juni d. J. wird Weisskohl (weisser Kopfkohl, weisser Kappus) in dem obenbezeichneten Verbande zu den Sätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Altona, den 9. Mai 1890. (1043)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein.-Westfäl.-Niederländischer Güterverkehr. Gültig vom 10. Mai d. J. wird ein Nachtrag I zum Heft B 5 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs herausgegeben. Er enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und den Stationen Amersfoort und Utrecht der Niederländischen Centralbahn.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Elberfeld, den 10./5. 90. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1, 2 und 3. Vom 1. Juli l. J. ab gelangen neben den Frachtsätzen des vorbezeichneten Tarifs an Stelle der bisherigen Kurszuschläge erhöhte Frachtzuschläge zur Erhebung, welche das Vierfache der in den Nachträgen V (Seite 3/4) und VI (Seite 18/19) zu Theil II Heft 1, in den Nachträgen V (Seite 3/4) und VI (Seite 88/89) zu Theil II Heft 2 sowie im Nachtrag VI (Seite 3/4) zu Theil II Heft 3 unter I der betreffenden Tabellen aufgeführten Zuschläge betragen.

Breslau, den 9. Mai 1890. (1045)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. wird ein Nachtrag II zum Heft C 6 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs herausgegeben.

Derselbe enthält unter anderem theilweise ermässigte Sätze für den Verkehr mit der Station Boxtel der Nordbrabant-Deutschen Bahn, welche auch auf die vorgelegenen Stationen derselben angewendet werden, soweit dieselben billiger sind, als die für letztere bestehenden. Ferner werden durch den Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife A für Holz und N für bestimmte Stückgüter eingeführt. Die Stationen der Strecken Creuzthal-Sarnau, Sarnau-Frankenberg und Erndtebrück - Raumland-Berleburg werden in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr mit der Nordbrabant-Deutschen Bahn einbezogen. Soweit Sätze für einzelne der vorbezeichneten Stationen im Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr bestehen, werden diese von demselben Tage ab aufgehoben. Die Frachtsätze der Stationen, die dem Betriebe noch nicht übergeben sind, treten erst vom Tage der Betriebseröffnung in Gültigkeit. Näheres ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, durch deren Vermittelung auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind.

Elberfeld, den 7. Mai 1890. (1046)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für Kleie bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür von Station Hatvan (Ung. Staatsbahn) nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Beuthen O/S.	2,37 ℳ	Lissa i/P.	2,93 ℳ
Breslau O/S.	2 62 „	Myslowitz	2,34 „
Brieg	2,48 „	Neisse	2,41 „
Camenz	2.54 „	Ratibor	2,08 „
Czempin	3 09 „	Rybnik	2,14 „
Glogau	2,97 „	Tarnowitz	2,42 „
Kattowitz	2,30 „		

für 100 kg.

Breslau, den 12. Mai 1890. (1047)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 15. d. Mts. wird die Station Deutsch-Lissa in den Ausnahmetarif für Eisenerze, Kiesabbrände und Schlacken von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Oberschlesien einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst und bei den Auskunftsbüreaus zu erfragen.

Breslau, am 12. Mai 1890. (1048)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Südostpreussischen Verbande wird vom 15. Mai d. J. ab die Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) und Kleie in Wagenladungen auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) unter den nachfolgenden Bedingungen bis auf weiteres versuchsweise gestattet:

1. Die Beförderung erfolgt in gewöhnlichen bedeckten Wagen.
2. Die Verladung und die Sicherung des verladenen Gutes gegen Verstreuen ist Sache des Versenders. Die hierzu verwendeten Geräthschaften werden nach Maassgabe der allgemeinen Tarifvorschriften unter B. III. 9. des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I frachtfrei an den Versender zurückbefördert.
3. Die unverpackte Aufgabe ist von dem Versender nach der Vorschrift des § 47 (und Anl. A.) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands besonders zu erklären.
4. Bei bahnseitiger Entladung auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist wird neben den Kosten für etwa erfolgte Beschaffung oder Anmiethung von Säcken eine besondere, aus dem Lokal-Gütertarife der in Betracht kommenden Verwaltung zu ersehende Gebühr erhoben.

Bromberg, den 7. Mai 1890. (1049)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Die Beförderung von Drahtstiften findet wie seither zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 für Façoneisen statt.

Erfurt, den 11. Mai 1890. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Vom 22. Juni d. J. n. St. treten die Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. von den Stationen Schabinka und Baranowitschi der Poljesskischen Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ausser Kraft. Die nach diesem Termin für Baranowitschi gültigen höheren Frachtsätze werden s. Z. bekannt gemacht werden. Die entsprechenden Stationen der Moskau-Brest-Bahn werden von dieser Kündigung nicht betroffen.

Direktion. (1051H&V)

Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Der am 15. d. Mts. in Kraft tretende Nachtrag XVIII zu dem Gütertarife vom 1. April 1887 enthält neben mehreren Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen Entfernungen für die Haltestelle Alten und die Stationen der Neubaustrecke Bufleben - Grossenbehringen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Entfernungen und Frachtsätze für mehrere aus dem Bereich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in denjenigen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) übergegangene Stationen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen für 0,40 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 9. Mai 1890. (1052)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten zwischen Basel Bad. Bahnhof transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ein neuer Ausnahmetarif erschienen, durch welchen der entsprechende Ausnahmetarif vom 1. Februar 1887 aufgehoben und ersetzt wird.

Der Tarif kann von den Güterverwaltungen Basel B. B. und Mannheim, sowie von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 8. Mai 1890. (1053)
Generaldirektion.

Oesterr.-Südwestrussischer Grenzverkehr. Der im Tarife für den Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Mai n. St. 1886 auf Seite 106 enthaltene Wagenladungs-Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien bezw. Oderberg einerseits und Rasdjelnaja und darüber andererseits, findet mit Gültigkeit vom 1. Juni n. St. 1890 ab unter Aufrechterhaltung sämmtlicher darin stipulirten Bedingungen auch für solche Transporte Anwendung, welche nach Russischen Stationen über Elisabethgrad hinaus bestimmt sind.

Wien, den 6. Mai 1890. (1054)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Elbeumschlagsverkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 kg	— 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Krakau	1,99 ℳ	1,89 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Krakau	1,94 „	1.84 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Krakau	2.53 „	2,36 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 7. Mai 1890. (1055)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Juni l. J. treten neu umgearbeitete Tarife für oben bezeichneten Verband in Kraft, und zwar Tarif Theil II Heft 1 und der Seehafen-Ausnahmetarif Theil II Heft 2. Durch die neuen Tarife treten die gleichnamigen Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Mai 1887 sammt den zu denselben erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Die in den Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafentarifen Theil II Heft 3 und 4 (Verkehr mit Ungarn) enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Oesterr. Linie der Kaschau-Oderberger Bahn treten mit 31. Mai l. J. ausser Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 7. Mai 1890. (1056)
Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Caslau-Zawratetz, Caslau-Mocowitz und Königshan - Schatzlar. (Einführung eines neuen Gebührentarifes auf den Lokalbahnen Caslau-Zawratetz und Königshan - Schatzlar.) Mit 1. Juni d. J. treten auf den Lokalbahnen Caslau - Zawratetz - Tremosnitz, Caslau-Mocowitz und Königshan-Schatzlar neue Gebührentarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern in Kraft, wodurch die bisherigen Tarife, gültig vom 14. Februar 1882 bezw. 1. Juli 1885 und vom 15. Dezember 1882, sammt allen Nachträgen aufgehoben werden.

Hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern, dann von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen finden auf den neuen Tarif die gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes Theil I, gültig vom 1. September 1887, Anwendung.

Exemplare dieser Tarife können in den Stationen eingesehen und von den Stationen Caslau und Königshan, sowie von der gefertigten Centralverwaltung zum Preise von 20 kr. pro Stück bezogen werden.

Wien, den 8. Mai 1890. (1057)
Die Centralverwaltung der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen-Verbindungsbahn, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahnen Caslau - Zawratetz - Tremosnitz, Caslau-Mocowitz und Königshan-Schatzlar.

Chemin de Fer Grand Central Belge. Un nouveau tarif spécial annulant et remplaçant les tarifs spéciaux Nos 8z et 20z du Service intérieur sera mis en vigueur le 1er Juin prochain, pour le transport à grande et à petite vitesse, des marchandises entre certaines localités belges desservies par le réseau du Grand Central Belge, d'une part, Aix-la-Chapelle et Vlodrop, d'autre part.

Bruxelles, le 7 Mai 1890. (1058)
La Direction Générale.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni d. J. wird der an der Strecke Halle-Falkenberg zwischen den Stationen Eilenburg und Mockrehna gelegene Haltepunkt Doberschütz und der zwischen den Stationen Mockrehna und Torgau gelegene Haltepunkt Klitzschen für den Personenverkehr eröffnet.

Mit diesem Tage kommen einfache, Rückfahr-, Militär- und Hundefahrkarten zwischen Doberschütz und Klitzschen einerseits und den Stationen Crensitz, Delitzsch, Eilenburg, Falkenberg, Halle, Heiterblick, Jesewitz, Kämmereiforst, Klitzschmar, Leipzig Eil. Bhf., Mockrehna, Peissen, Reussen, Schönefeld, Taucha, Torgau und Zschakau andererseits, und zwischen Doberschütz und Klitzschen, sowie ferner Arbeiter-Rückfahrkarten von Doberschütz und Klitzschen nach Leipzig Eilb. Bhf. zur Einführung.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet vorläufig in Doberschütz und Klitzschen nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck wird auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt.

Bis auf weiteres werden in Doberschütz und Klitzschen die Züge 58, 55, 52, 51, 60, 263 und 261 zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Fahrkarten-Ausgaben.

Erfurt, den 7. Mai 1890. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von
60 000 Stück Normal - Unterlagsplatten und
60 000 „ Schienenschrauben
soll verdungen werden.

Die bezüglichen Lieferungsbedingungen liegen im Dienstzimmer unseres Ober-Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf postfreien Antrag gegen Einsendung von 1 ℳ für jedes Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum

Sonnabend, den 17. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,

postfrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 1. Mai 1890. (1060)

Die Direktion.

Verdingung eines Ladekrahns, Kohlenkippwagen und Feldbahngeleisen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen für das Kohlenlager auf Bahnhof Kreuzburg in einem Loose

a) 1 Krahn von 1 000 kg Tragfähigkeit mit selbstthätiger Becker-scher Sicherheitsbremse (D. R.-P. 7205),

b) 18 eiserne Kohlenkippwagen für 500 kg Inhalt,

c) 100 m Feldbahngeleise

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung eines Kohlenladekrahns etc. für Bahnhof Kreuzburg" zu dem auf Donnerstag, den 29. Mai 1890, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 8. Mai 1890. (1061)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des für die Werkstätten der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen im Laufe des zweiten Halbjahres 1890 erforderlichen Eisengusses und zwar:

20 000 kg Bremsklötze,
10 000 „ Roststäbe, gezahnte und
10 000 „ Weichenböcke

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen hierzu können von der Unterzeichneten gegen Einsendung von 20 ₰ Gebühren und 20 ₰ Porto entnommen werden.

Die Lieferungsangebote sind bis 23. Mai 1890 Mittags 12 Uhr anher einzureichen.

Chemnitz, den 12. Mai 1890. (1062JC)

Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer (mit Ausnahme der durch die Post bezogenen Exemplare) liegt ein Prospekt von Johann Kirking in Orsoy bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 39. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Mai 1890.

Inhalt:

Vorschläge zur Reform der Eisenbahn-Personentarife.

Von Baurath Plessner in Gotha.

Wenn schon gerade die jetzige Zeit durch die enorme Steigerung der Kohlenpreise und aller Eisenbahn-Bedarfsartikel die denkbar ungeeignetste ist, Tarifveränderungen einzuführen, welche im Anfang jedenfalls mit nicht unerheblichen Einnahmeausfällen verbunden sein werden, so ist zu etwas gelegenerer Zeit doch eine Reform des Personentarifs jedenfalls angezeigt; denn der bestehende hat sich überlebt, ist durch eine Unzahl von Ausnahmen durchlöchert und völlig systemlos. Auch wird es unabweisbar sein den neuen Tarif wesentlich billiger zu halten, und liegt der Kern der Aufgabe nun darin: wie ist solches zu machen ohne erhebliche Ausfälle in den Einnahmen aus dem Personenverkehr, welche schon jetzt die Ausgaben nicht decken? Das, was jetzt vielfach angestrebt und von sogen. Tarifaposteln gepredigt wird, weckt meist übertriebene Ansprüche und ist geeignet, den allgemeinen Wohlstand des Landes mehr zu schädigen als ihm zu nützen.

Bei Betrachtung der Frage für Deutschland haben wir von der Thatsache auszugehen, dass unsere Eisenbahnen zu $^{9}/_{10}$ Staatsbahnen sind und dass das, was für grosse Linien gilt, sich nicht auch für kleine Lokalbahnen anwenden lässt, welche ganz andere Existenzbedingungen haben. Vorab ist die Lehre von Perrot, Engel, Herzka u. a. unrichtig, nach welcher die Eisenbahnen in der Hauptsache nur Wohlfahrtsanstalten seien, aus welchen der Staat eigentlich gar keinen oder nur minimalen Nutzen ziehen dürfe.

Dieser Satz ist durch kein Analogon bestätigt oder zu beweisen. Muthet man doch dem Staat weder bei der Post, noch bei seinen Dampferlinien, oder beim Berg-, Salinen- und Forstwesen zu, dass er umsonst arbeiten soll; warum denn gerade bei den Eisenbahnen?

Die Eisenbahnen sind wirthschaftliche Unternehmungen und haben, wenn und so lange sie in Staatshänden sind, den Beruf den Staat mit zu erhalten, sonach einen Theil der Steuern und Zölle zu ersetzen, welche sonst anderweitig aufgebracht werden müssten.

Die Leistungen für die Gesammtheit sollen gewiss die grösstmöglichsten sein, aber die Bahnen müssen nicht nur existenzfähig bleiben, sondern auch ihrem Besitzer einen Nutzen abwerfen.

Weshalb der Personenverkehr hierzu nicht beitragen soll, ist um so weniger erkennbar, weil die Mehrzahl der Reisen freiwillige sind, während die Güter verschickt werden müssen.

Beim Personentransport wird ausserdem bei den meisten Bahnen Geld zugesetzt, weil man den Ansprüchen des verwöhnten Publikums bezüglich der Anzahl und Ausrüstung der Züge theilweise zu weit entgegengekommen ist. Die radikale Umgestaltung nun, welche die Herren Engel, Herzka u. a. empfehlen und die Gründe, aus welchen sie gerade den Ungarischen Zonentarif zur Nachbildung in Deutschland vorschlagen, entbehren fast in demselben Maasse der logischen Berechtigung

und volkswirthschaftlichen Begründung wie der alte mechanische Kilometertarif.

Es lassen sich ja unsere Mitteldeutschen Verkehrsverhältnisse gar nicht in Parallele mit Ungarn und den Slavischen Ländern Oesterreichs bringen, um daraus Schlussfolgerungen bezüglich der Preisstellung für das Reisen zu stellen.

In Preussen z. B. reisten im Jahre 1888 bei etwa 28 Millionen Einwohnern 207 857 000, sonach war die spezifische Zahl nahezu $7^1/_2$, d. h. auf jeden Einwohner kommen im Jahre beinahe $7^1/_2$ Reisen, wobei uns sehr wohl bekannt ist, dass eigentlich jene 207 857 000 Reisen nur von 9—10 Millionen Einwohnern gemacht werden, die andern 18 Millionen dagegen gar nicht reisen.

In Ungarn war im gleichen Jahre, soviel sich ermitteln lässt, jene spezifische Zahl nur 1,5, auch die Zahl der Züge, also die Fahrgelegenheit nur $^1/_2$ und $^1/_3$ so häufig als bei uns.

Wenn es sich sonach auch bewahrheitet, dass infolge des Zonentarifs der Verkehr zwei und einhalb Mal grösser geworden, sonach die spezifische Zahl $1,5 \times 2,5 = 3,75$ geworden sei, so ist sie immer nur erst halb so gross als in Preussen. Und dabei ist, weil die ganze Tarifleiter zunächst auf den Besuch von Pest zugeschnitten war, zunächst ein grosser Theil auf den Neugierverkehr zu schreiben.

Erwägt man nun des weiteren die sehr hohen Preise, welche die Ungarischen Bahnen früher hatten, so ist die Verkehrszunahme wohl erklärlich selbst mit einer mässigen Einnahmezunahme. Dass man aber schon nach 6—8 monatlicher Uebung ein probegerechtes Ergebniss über die Mehrausgaben habe, wagen wir zu bestreiten.

Was nun die so ausserordentlich gepriesene Verbilligung der Reisepreise betrifft, so ist auch das nur relativ richtig. Nehmen wir z. B. selbst die 10. Zone an, sonach Entfernungen von 146—160 oder im Mittel 153 km Weite, so ist der neue Preis in II. Wagenklasse 400 Ungarische Kreuzer oder, selbst wenn der Kurs dem Oesterreichischen gleiche, 700 ₰ und in der III. Klasse 250 Ungarische Kreuzer oder 440 ₰. Bei Entnahme eines Rückfahrtbillets würde es für jede Tour bei uns in der II. Klasse $153 \times 6 \times \frac{3}{4} = 690$ ₰ sein und in der III. Klasse $153 \times 4 \times \frac{3}{4} = 460$ ₰, sonach im Mittel genau erst unsere Preise. In der IV. Wagenklasse aber würde man jene Entfernung bei uns für $153 \times 2 =$ rund 310 ₰ zurücklegen können, sonach erheblich billiger fahren als in Ungarn selbst nach dem Zonentarife.

Dabei ist der Ungarische Zonentarif — abgesehen von der unberechtigten Preisstabilität jenseits 225 km — immerhin bei weitem logischer und gerechter als das sogen. Personenporto, bei welchem, um den Einnahmeverlust zu decken, mit ganz willkürlichen Verkehrszunahmen gerechnet wird und bei denen die, wenn auch nicht sehr erhebliche, immerhin doch nicht wegzuleugnende Ausgabevermehrung einfach ignorirt wird. — Da wir es zum allergrössten Theile jetzt mit Staatsbahnen zu thun haben, so muss man versuchen, trotz Verbilligung des Reisens, den Tarif so aufzubauen, dass doch keine oder keine wesentliche Mindereinnahme entsteht.

Der Fernverkehr ist dabei übrigens durchaus abweichend vom Nahverkehr zu gestalten. Dann aber muss ein richtiges System für die Reform des Personentarifs gleichzeitig die volkswirthschaftlichen und ethischen Aufgaben des Verkehrs nicht vernachlässigen und übersehen, nämlich billigere Preise zu schaffen bis zu der Grenze:

1. dass der Wettbewerb der Geschäftsleute nicht zu einem planlosen Abjagen wird;
2. dass die an sich schätzenswerthe Freizügigkeit nicht zu einer leichtsinnigen Landstreicherei ausartet und die ganze Arbeiterwelt zerstäubt;
3. dass die in manchen Gesellschaftsklassen schon mehr als gut erregte Vergnügungssucht nicht durch allzu billige Fahrpreise sich zu einem wüsten Trubel gestaltet, da die Verzehr- und sonstigen Vergnügungskosten sich immer gleich bleiben.

Wir treten nun in eine Untersuchung ein, wie ein Tarif beschaffen sein muss und stimmen denen bei, welche das Richtige darin finden, dass man eine die grösseren Entfernungen begünstigende Rabattskala oder Staffelung mit billigeren Grundpreisen einführen wolle, dabei besonders aber auf eine günstigere Ausnutzung der verschiedenen Wagenklassen bedacht sind und einen Theil des Ausfalles durch die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr, welcher jetzt der allerungerechteste ist, wieder einzubringen versuchen. Dabei ist jedenfalls Rücksicht auf das Gefüge des Staatshaushaltes zu nehmen; denn was nutzt es dem Steuerpflichtigen, wenn die grosse Mehrzahl derselben in die Tasche greifen muss, um einer Minderzahl von $^1/_3$ aller billige Fahrpreise zu schaffen; wenn aber billig gefahren wird und dann noch ebenso viel oder mehr vereinnahmt werden könnte, so liegt Sinn darin: das ist der beste Tarif.

Die Vervielfachung der Frequenz hat bald ihre Grenze, dagegen ist die Verschiebung in den Fahrklassen durch billigere Preise und bessere Wagenausnutzung die Hauptsache.

Der beste Tarif wird sich immer nur empirisch finden lassen, aber er muss dennoch auf mathematischen Erwägungen und Grundlagen ruhen, wobei stets festzuhalten, dass die ganze Neukonstruktion sich nur auf den Fernverkehr beziehen kann, während der Nah- oder Lokalverkehr — je nach der Grösse des Netzes 20—50 km umfassend — ganz anders aufzubauen ist.

Wir gestatten uns, den Plan für einen solchen gestaffelten oder Rabatttarif nun in folgenden Sätzen zu skizziren, wobei wir uns ein Eisenbahngebiet von der ungefähren Grösse des Königlich Bayerischen gedacht haben, oder von etwa 3 Preussischen Direktionsgebieten denken und die rechnerischen Erwägungen dann folgen lassen:

1. Als Grenze der Billigkeit für den Fernverkehr mögen in den ersten Zonen die jetzigen Preise der Rückfahrtkarten gelten, sonach $^3/_4$ *der gewöhnlichen heutigen Preise*, der Rabatt soll dann so steigen, *dass in der letzten Zone das Fahrgeld nur die Hälfte des jetzigen beträgt.*
2. Die IV. Wagenklasse und die Rückfahrtkarten verbleiben nur für den Nahverkehr bis etwa auf 50 km.
3. Die Preise für die II. Wagenklasse müssen denjenigen für die III. mehr genähert werden, noch mehr aber diejenigen der I. an die II., damit ausser den billigeren Fahrpreisen auch hierdurch eine reichlichere Benutzung der höheren Wagenklassen und hieraus bessere Einnahmen sich ergeben.
4. Die Zonen oder Staffeln mögen immer 50 km von einander liegen. Alles was dazwischen liegt, hat denselben Fahrpreis. Es werden in einem Bezirk von 5 000 km Bahnnetz dadurch etwa 10 Staffeln erforderlich.
5. Der Tarif soll unter Berücksichtigung der wirthschaftlichen und sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung einheitlich aus einem Gusse sein und alle Gattungen von Personentransporten umfassen.
6. Dem Luxus- und grossen internationalen Verkehr mögen auch ferner die sehr nützlichen Rundreisebillets dienen.
7. Mit dem veränderten Preissystem und der fallenden Rabattskala in den weiteren Zonen muss auch ein thunlichst einfaches Fahrkartensystem erfunden und eingeführt werden.
8. Es muss — wie es Amerika, England, Süddeutschland, die Schweiz und andere Länder bereits gethan — mit dem ganz ungerechten Freigepäck aufgeräumt werden, wodurch ein guter Theil der nachgelassenen Fahrkosten wieder einkommt. Dabei wird der Reichspost-Gepäcktarif empfohlen, selbstredend mit weit billigeren Einheitspreisen.

Jedenfalls ist die neue Preistabelle so zu halten, dass die durch verbilligte Preise zunehmende Frequenz ohne wesentliche Vermehrung des bestehenden Beförderungsapparates bewilligt werden kann.

Wenn man nun bei Herstellung des neuen Tarifes Leistung und Gegenleistung einander gegenüberstellt, so findet man, dass seitens der Eisenbahnen für alle Passagiere kon-

stante und neben ihnen mit der Reiseweite wachsende variable Kosten bestritten werden.

1. Der Bau und die Benutzung des Empfangsgebäudes, die Ausgabe und die Herstellung von Fahrkarten usw. bleibt sich bei allen Wagenklassen und Reiseweiten gleich.
2. Die Benutzung bezw. das Besitzen eines Platzes ist die Funktion der Anschaffpreise der verschiedenen Wagen und des Prozentsatzes ihrer Ausnutzung in Beziehung gebracht mit der Reiseweite.
3. Diese selbst aber wirkt ein auf die Zugkraft, die Bedienung und den Ankauf der Maschinen und deren sowie der Wagen Unterhaltung; endlich die Unterhaltung und Abnutzung der Schienen.

Wenn man die Frage rein theoretisch behandelt, so hat man es danach mit einer Reise zu thun, welche eine Konstante und mehrere Variablen hat, also eine Figur im Raum einer gewölbten Fläche oder Kalotte, welche rechnerisch nicht brauchbar ist. Man muss sich daher die Aufgabe vereinfachen, damit man nur mit einer Kurve in der Ebene zu thun bekommt.

Da sich nun die Fahrpreisermässigungen oder Rabatte zwar mit der Entfernung steigern, aber niemals bis zu Null führen sollen, so muss die abfallende Preiskurve eine solche sein, welche sich ihrer Assymtote beständig nähert, ohne sie je zu erreichen, bezw. ihrer Achse parallel zu werden; es wird sonach eine Hyperbel oder die logarithmische Linie sein.

Stellen wir uns nun — immer mit dem Grundsatz, dass die einzelnen Staffeln der Preiskurve (richtiger Treppenlinie) mit der Reiselänge sich vermindern — zum Schlusse dieser Erörterung einmal ein solches Schema für die drei Wagenklassen und ausgehend von den jetzigen Personenzugpreisen in Mitteldeutschland auf. — Für Schnell- und Expresszüge halten wir Zuschläge bis zu 20 % für gerechtfertigt. — Nehmen wir dabei an, der Nahverkehr, welcher ganz für sich zu behandeln ist und auch die IV. Klasse und die Rückfahrtkarten behalten mag, sei begrenzt bei 50 km, und nach ihm folgten 10 Staffeln bezw. 10 Zonen von je 50 km Länge, zwischen denen alle Preise gleich hoch sein sollen, sonach eine letzte Entfernung von 50 + 500 = 550 km. (Bei kleineren Gebieten z. B. für das Königreich Sachsen würde man die Zonen nur 25 km auseinanderrücken können.)

Sagt man sich nun, das erste Glied der Preisereihe soll sich decken mit dem jetzigen Preise für eine halbe Rückfahrtkarte, das letzte Glied dagegen mit einer halben Tourkarte und wählt also die Zahl aller Glieder = 11 (bei 10 Zonen), so hat man alles um die Zwischenglieder — also die Preise der Zwischenzonen — berechnen zu können und kann jene Reise sowohl als eine arithmetische oder eine geometrische ausrechnen.

Das erstere ist einfacher, wenn auch nicht richtiger, und gestaltet sich für die III. Wagenklasse mit dem jetzigen Grundpreis von 4 ₰ für 1 km wie folgt:

I. Glied	II.	III.	n tes hier also 11. Glied
50 km kosten			v. 500—550 km
50 × 3 = 150 ₰			= 525 (4 × ½) = 1 050 ₰

Die Gleichung für die Differenzen wird danach, wenn wir das 1. Glied a, das letzte l und die Summa aller n nennen:

$$l = a + (n - 1)\, d$$

$$\text{sonach } d = \frac{l - a}{n - 1}$$

oder im obigen Falle $d = \frac{1\,050 - 150}{10} = 90$ ₰.

Interpellirt man diese und nimmt im Anfang etwas höhere und gegen das Ende hin etwas kleinere Zwischenglieder, rundet solche auch auf 10 ₰ ab, dann werden die 10 Zonen in der III. Wagenklasse folgende Preise erhalten:

bei 50 km = 150 ₰

		km	₰			km	₰
1. Zone	über	50—100 =	250	6. Zone	über	300—350 =	720
2. „	„	100—150 =	350	7. „	„	350—400 =	810
3. „	„	150—200 =	450	8. „	„	400—450 =	890
4. „	„	200—250 =	540	9. „	„	450—500 =	970
5. „	„	250—300 =	630	10. „	„	500—550 =	1 050

Rückt man — aus weiter vorn schon erläuterten Gründen — den Grundpreis der beiden folgenden Klassen mehr an einander heran und nimmt für die II. Wagenklasse solchen bei 50 km zu 50 × 5½ × ¾ = 206 ₰ abgerundet auf 210 ₰ und in der 10. Zone von 500 bis 550 km 525 × 5½ × ½ = 1 444 ₰ rund 1 450 ₰ und bei der I. Klasse für die ersten 50 km 50 × 7 × ¾ = 262½ oder rund 270 ₰ und in der letzten Zone 500 bis 550 km = 525 × 7 × ½ = 1 837 oder rund 1 840 ₰ an, so stellen sich die Preise in den einzelnen Zonen und Klassen wie folgt:

für 50 km in der II. und I. Wagenklasse = 210 bezw. 270 ₰

Zone	Entfernung km	II. Klasse ₰	I. Klasse ₰	Zone	Entfernung km	II. Klasse ₰	I. Klasse ₰
1	über 50—100	340	440	6	über 300—350	980	1 240
2	„ 100—150	470	610	7	„ 350—400	1 100	1 390
3	„ 150—200	600	770	8	„ 400—450	1 220	1 540
4	„ 200—250	730	930	9	„ 450—500	1 340	1 690
5	„ 250—300	860	1 090	10	„ 500—550	1 450	1 840

Diese Tarife sind in den oberen Wagenklassen noch erheblich günstiger als die Ungarischen und auch als die jetzt beschlossenen Oesterreichischen; sie werden deshalb die Benutzung dieser Abtheilungen wesentlich vermehren. Der Gepäcktarif mag so geregelt werden, dass nachdem das missbräuchliche Zuvielhereinnehmen in die Wagenabtheilungen durch Niedrigerhaltung der dafür bestimmten Räume etwas eingeschränkt wird, nur 5 Zonen von je 100—120 km angenommen und für jede angefangenen 10 kg Gepäck und Zone 20 ₰ gezahlt werden. Damit würden nach einer überschläglichen Berechnung auf je 1 Million Fernreisende 60 000 ℳ eingenommen werden oder, wenn der Gepäcktarif auch für den Nahverkehr gilt, für rund 208 Millionen Passagiere, welche in Preussen 1888/89 reisten, etwa 12 480 000 ℳ. Da nun die jetzige Einnahme aus dem Gepäckverkehr nur 4 800 000 ℳ beträgt, so gibt das eine Mehreinnahme von 7 680 000 ℳ.

Man ist nun zu der Annahme berechtigt, dass bei der obigen Näherrückung der Preise in den oberen Wagenklassen eine wesentliche Verschiebung ihrer Benutzung stattfinden wird.

Es fahren jetzt an Personenkilometern in IV., III. Klasse (einschl. Militär) 82,3 %, in II. Klasse 15,9 %, in I. Klasse 1,8 %. Wenn diese Verhältnisszahlen sich nun verschieben zu 70, 25 und 5 %, so werden, wie eine annähernde Einzelrechnung ergibt, 12—13 % von der durch die billigeren Fahrpreise veranlassten Mindereinnahme wieder eingebracht und zwar gegenüber dem Gesammtausfall von 35 % gegen die jetzigen Preise.

Dieser Minderzuwachs und die 7 680 000 ℳ Mehreinnahme vom Gepäckverkehr würden, um auf die früheren Einnahmen zu kommen, aus Veranlassung der wesentlichen Verbilligung nur noch einer Zunahme der Passagierzahl um etwa 20—24 % bedürfen, und die ist hier jedenfalls weit wahrscheinlicher als nach den willkürlichen Annahmen der radikalen Tarifreformer, welche eine Zunahme von 200—300 % weissagen. Hierzu und wohl noch etwas weiter reichen auch die vorhandenen Betriebsmittel und die Bedienungsmannschaft völlig aus und das System hat daneben den wesentlichen Vortheil, dass die oberen Wagenklassen weit günstiger ausgenutzt werden.

Immerhin muss man sich freuen, dass die Ungarische Regierung und jetzt auch die Oesterreichische den Muth des Experimentes gehabt haben und wird an den Ergebnissen desselben weit sicherer fortarbeiten können als ohne dieselben.

Die oben angegebenen Zahlen machen selbstredend keinen Anspruch auf Genauigkeit, sondern es sollte nur der Weg gezeigt werden, wie, ohne volks- und staatswirthschaftliche Erschütterung und ohne irgend belangreiche Einbussen im Haushalt der Bahnen die Reisepreise für den Fernverkehr auf ⅔, ja vielleicht sogar auf ³/₅ der jetzigen sich herabmindern lassen.

Es soll nicht ausgeschlossen sein, dieses System auch auf die Gesammtheit der Deutschen Bahnen auszudehnen, wie es mit den Rundreisebillets geschehen und damit auch diese zumeist wegfällig zu machen. Die grösste Entfernung würde dann 1 500—1 600 km betragen und man würde die Zone wohl 60 km weit zu machen haben und deren 25 einrichten.

Die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen.

(Schluss aus Nr. 38.)

Was insbesondere den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover betrifft, so befinden sich in demselben z. Z. 277 km Nebenbahnen im Betriebe, und zwar rund 200 km Staatsbahnen, 24 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung, nämlich die sogen. Ilmebahn Einbeck-Dassel und die Farge-Vegesacker Eisenbahn, und 53 km selbständiger an die Hannoverscben Staatsbahnlinien angeschlossener Privatbahnen, nämlich Eystrup-Hoya, Oesede-Georgmarienhütte-Hasbergen, Peine-Gr. Ilsede und Warstein-Lippstadt. Der genannten Königlichen Direktion ist ferner auf Grund erlassener Gesetze die Herstellung von weiteren rund 260 km Nebenbahnen übertragen, von denen ein grosser Theil sich der Fertigstellung nähert. Für weitere 136 km hat die Direktion zufolge erhaltenen höheren Auftrages allgemeine Vorarbeiten zu fertigen, so dass angenommen werden darf, dass für diese Bahnen bald die Bewilligung der Baugelder nachgesucht werden wird. Ueber alles dies aber hinaus sind die von den Linien des Direktionsbezirks Hannover durchschnittenen Landestheile mit so vielen Nebenbahnprojekten nachgewiesener Maassen beschäftigt, — sei es, dass letztere durch gewählte Interessenten-Ausschüsse, gefertigte vorläufige Lagepläne, Bittgesuche an den Herrn Arbeitsminister usw. bereits eine greifbare Gestalt angenommen haben, sei es, dass sie erst in den Anfängen der öffentlichen Besprechung sich befinden — dass, wenn alle diese Projekte zur Ausführung kommen sollten — es befinden sich darunter recht bedeutende Linien, z. B. Gifhorn-Celle-Verden 105 km, Löhne-Sulingen-Syke 84 km, — ein weiteres Nebenbahnnetz von rund 1 400 km und zwar zum weitaus grössten Theile innerhalb der Provinz Hannover, mit einem Kostenaufwande von etwa 130 Millionen Mark (bei unentgeltlich gestelltem Grund und Boden) entstehen würde. Wenn sich nun auch hierunter mehrere Projekte befinden, welche wegen der vorhandenen örtlichen Schwierigkeiten kaum Aussicht auf Ausführung haben können, und wieder andere, von denen das eine das andere auszuschliessen scheint, so dürfte doch die Behauptung nicht zu weit gehen, dass jedenfalls die grössere Hälfte jener 1 400 km in absehbarer Zeit zur Herstellung gelangen wird. Da ähnliche Verhältnisse wohl auch in den anderen Provinzen vorhanden sind, so wird gleichfalls die Annahme nicht zu weit gehen, dass in Preussen in absehbarer Zeit neben den bereits gebauten bezw. im Bau begriffenen 6 000 km normalspuriger Nebenbahnen mindestens noch einmal so viel Nebenbahnen erster Ordnung herzustellen sind.

Bei solcher Sachlage muss das mehrfach betonte finanzielle Interesse an dem Bau von Nebenbahnen anstatt Hauptbahnen ganz besonders sich geltend machen und für jeden einleuchten, wenn erwogen wird, dass im Durchschnitt die Baukosten für 1 km Hauptbahn einschliesslich des Grunderwerbs doppelt so gross sind, als die Kosten für 1 km Nebenbahn, für welche der Grund und Boden von den Interessenten unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird.

Neben diesen direkten Ersparnissen erscheint aber unmessbar die Fülle des Segens, Wohlstandes, Reichthums, welche die hergestellten Nebenbahnen dem Vaterlande gebracht haben, und welche Fülle weiteren Segens ist von ihnen und den ferner noch herzustellenden Nebenbahnen zu erwarten!

Am besten, wenn auch nur sehr theilweise, lässt sich dies entnehmen aus einer Vergleichung wie der Verkehr auf diesen Nebenbahnen allmählich gestiegen ist, indem ohne Zweifel feststeht, dass der seit dem ersten Betriebsjahre zugewachsene Verkehr ein durchaus neuer, erst durch die Bahn geschaffener ist, der ebenso entsprechend neue Güter und neue Werthe hervorgebracht hat.

Die Nebenbahnen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover

Brackwede-Osnabrück,	Scharzfeld-St. Andreasberg,
Wilhelmshöhe-Waldkappel,	Beckum-Ennigerloh-Beckum-Stadt.
Walburg-Gr. Almerode,	Weetzen-Nenndorf
Wabern-Wildungen,	
Cölbe-Laasphe,	

haben zusammen folgenden Verkehr auf den an diesen Bahnlinien gelegenen Stationen, also eigentlichen Ortsverkehr gehabt:

	abgegangene Personen	empfangene und versandte Güter t
im ersten vollen Betriebsjahre	786 144	777 910
„ Betriebsjahre 1888/89 . .	889 388	1 065 733

der Personenverkehr ist also gestiegen um mehr als 13 %, der Güterverkehr um mehr als 37 %.

In gleicher Weise hat sich auch der Verkehr auf den an den Direktionsbezirk angeschlossenen Privatnebenbahnen entwickelt. Wie seitens deren Verwaltungen mitgetheilt worden ist, wurden befördert auf der

						Zunahme
Ilmebahn . . .	1884/85	Personen	48 901	1888/89	43 098	—
	1884/85	Güter t	21 728	1888/89	25 728	+ 19 %
Hoyaer Bahn .	1882/83	Personen	37 987	1888/89	40 915	+ 8 „
	1882/83	Güter t	11 371	1888/89	16 548	+ 45 „
Warstein-Lippstadter Bahn	1884/85	Personen	64 492	1888/89	90 500	+ 40 „
	1884/85	Güter t	61 495	1888/89	99 074	+ 61 „
Peine-Ilseder B.	1874	Personen	10 575	1880/81	21 329	+ 100 „
	1880/81	„	21 329	1888/89	44 152	+ 100 „
	1874	Güter t	129 043	1880/81	307 595	+ 139 „
	1880/81	„ „	307 595	1888/89	385 220	+ 24 „

Diese Zahlen sprechen beredt für die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen und um so mehr ist eine stetige und thunlich rasche Ausfüllung der noch vorhandenen Lücken des Netzes 1. Ordnung anzustreben. Da es aber sich hierbei nicht nur um Zuwendung von Vortheilen handelt für diejenigen Bezirke, welche die Bahn erhalten, sondern auch um Zufügung von Nachtheilen für solche Distrikte, welche sie nicht erhalten sollen, und da ferner überaus grosse Staatsgelder in Betracht stehen, deren Verwendung überhaupt und an der jedesmal nützlichsten Stelle eingehend geprüft werden muss, so erheischt gerade die grosse Bedeutung der Nebenbahnen eine ganz besonders sorgfältige Prüfung der bezüglichen Wünsche, Pläne und Projekte. Diese Prüfung ist erforderlich bezüglich der Linienführung überhaupt, ob Anschluss an diesen oder jenen Punkt der Hauptbahn, ob Leitung über diese oder jene Zwischenpunkte, um die volkswirthschaftlich wichtigste, d. h. zweckmässigste und nöthigste Linie festzustellen, sowie bezüglich der Trasse, um die für die Bauausführung und den Betrieb günstigste und verhältnissmässig billigste Linie zu finden, sowie endlich bezüglich des Maasses der vorzusehenden Betriebseinrichtungen.

Für die in Betracht kommenden Momente sind von den besten Fachmännern treffliche Regeln und Formeln festgestellt worden. Die Hauptsacbe aber ist die eingehende Prüfung der örtlichen Verhältnisse bezüglich der vorhandenen Bevölkerung und deren Gewerbefleisses, bezüglich der Qualität des Bodens, hinsichtlich der Bedürfnisse und Ergiebigkeit der Land- und Forstwirthschaft, bezüglich der etwa vorhandenen Bodenschätze an Steinen, Erzen usw., sowie bezüglich sonstiger wichtiger Verhältnisse, z. B. vorhandener Wasserkräfte, deren Ausnutzung neue Industrien ins Leben zu rufen geeignet sind.

Diese eingehendste Prüfung ist in der That so überaus wichtig, dass in jüngster Zeit die Presse sich mit der Angelegenheit befasst und in Anregung gebracht hat, eine neuerdings in Russland getroffene Einrichtung auch in Preussen nachzuahmen. In Russland wird nämlich nach einem zwischen dem Verkehrsminister und dem Minister des Innern getroffenen Abkommen, betreffend die Entwickelung der Nebenbahnen im Anschluss an die grossen Linien, in jeder Provinz ein Eisenbahnrath gebildet, welcher über den Bau dieser Anschluss- oder Zufuhrbahnen zu beschliessen und sich über die Art der Geldbeschaffung auszusprechen hat. Die Presse ist nun der Meinung, dass eine ähnliche Einrichtung für die Staatsverwaltung von grossem Werth sein würde, um in Ergänzung des jetzt lediglich von den Pro-

vinzialbehörden — den Königlichen Eisenbahndirektionen und den Oberpräsidien — beschafften, vielfach nicht ausreichenden Materials ein sichereres Urtheil über den Werth jeder Bahn im öffentlichen Interesse zu gewinnen, den Umfang des Verkehrs und die Hauptrichtung desselben festzustellen, die Lage der wichtigeren Stationen zu prüfen, sowie insbesondere die Frage zu erörtern, ob eine Verlängerung der Bahnen zu erwarten ist, und die spätere Einführung des Vollbetriebs in Aussicht steht. Ob in der That eine derartige Einrichtung nothwendig oder nützlich sein würde, kann zweifelhaft erscheinen, ist aber nicht hier zu erörtern. Nur darin kann man wohl zustimmen, dass eine solche Einrichtung voraussichtlich den Vortheil haben würde, dass infolge der vorgenommenen vollständigeren Prüfung der Projekte die Verhandlungen im Abgeordnetenhause abgekürzt werden würden.

Nunmehr sind einige Bemerkungen über schmalspurige Eisenbahnen zu machen. Dieselben haben anfänglich sehr warme Fürsprecher und Vertheidiger gehabt. Insbesondere waren es die Herren v. Nördling und Plessner, die die schmale Spur für berufen hielten, für den Ausbau des Nebenbahnnetzes am wirksamsten und zwekmässigsten zu sein. Im weiteren Umfange ist man dann auch in Belgien und Obertalien mit der Herstellung von Schmalspurbahnen vorgegangen. In Deutschland war es die von Buresch gebaute 7 km lange Bahn Ocholt-Westerstede, welche als ein durchschlagender Beweis für die Zweckmässigkeit dieser Konstruktionsform dargestellt wurde, da bei dieser das Kilometer einschliesslich Grunderwerb nur 26 076 *M.* gekostet hat. Andere aber haben sehr viel mehr gekostet, z. B.

die von Colmar ausgehenden Strassenbahnen	46 000 *M.*
„ Verbindungsbahn Eichstedt-Bahnhof-Eichstedt-Stadt	57 270 „

die Sächsischen Bahnen sogar, wohl wegen der höchst ungünstigen Terrainverhältnisse:

Oschatz-Döheln	64 800 *M.*
Klotzsche-Hermsdorf-Königsbrück	81 000 „
Mosel-Ortmannsdorf	96 000 „
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf	111 000 „

Andererseits aber erbrachte Bayern den Beweis, dass auch die Lokalbahnen mit normaler Spur äusserst billig hergestellt werden können, indem die nach dem Gesetz vom 29. April 1869 gebauten Vizinalbahnen einschliesslich Grunderwerb, Fahrmaterial für das Kilometer zwischen 34 000 und 63 000 *M.*, im Durchschnitt nur 46 220 *M.* gekostet haben. Die grössere Anschmiegsamkeit der Schmalspur an das Gelände lässt allerdings in Gebirgsgegenden den Bau von Eisenbahnen ermöglichen, die sonst nur mit ganz aussergewöhnlichen Kunstbauten und unter Aufwendung ausserordentlich hoher Kosten hergestellt werden können. Deshalb und wegen der sonstigen Landeseigenthümlichkeiten ist ja auf der Skandinavischen Halbinsel die Schmalspur st zur normalen geworden. Aber abgesehen von solchen besonders gelegenen Verhältnissen, erfordern die normalspurigen Bahnen nicht viel grössere Baukosten als die schmalspurigen, während der Betrieb auf letzteren dem öffentlichen Interesse durchaus nicht gleiche Vortheile bietet, wie der auf normalspurigen Bahnen, da auf diesen ein Uebergang der Betriebsmittel und also auch der Güter ohne Umladung, ohne Zeitverlust und ohne Beschädigung von der Nebenbahn auf die Hauptbahn und umgekehrt möglich ist. Der eine Umstand spricht allerdings noch zu Gunsten der Schmalspurbahnen, dass nämlich bei diesen das Publikum naturgemäss keine weitgehenden Ansprüche machen kann, und daher der Betrieb sich von selbst einfach und billig gestaltet, während bei den normalspurigen Nebenbahnen es vielfach schwierig ist, die anfänglich eingeführten einfachen Betriebsformen den Ansprüchen des Publikums gegenüber auf die Dauer beizubehalten. Ferner wird unter gewissen Verhältnissen die Schmalspurbahn die allein mögliche sein und auch eine ausserordentlich grosse Bedeutung erlangen. So z. B. hat die im Juli 1878 zur Unterstützung des Vormarsches der Oesterreichischen Truppen in Bosnien begonnene und im April 1879 mit 145 km Länge eröffnete K. K. Bosnabahn von 0,76 m Spurweite sich jetzt auf eine Länge von 362 km entwickelt. Dabei ist durch Verbesserung des Oberbaues allmählich eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 12 km auf 24 km in der Stunde erreicht und die Tragfähigkeit der Güterwagen von 2 t auf 10 t — 3achsige Wagen — gesteigert worden. Die Ergebnisse aber stiegen bezüglich der beförderten Personen von 87 000 Personen in 1879 auf 188 000 Personen in 1888, bezüglich der beförderten Güter von 6 200 auf 85 000 t, bezüglich der Einnahme von 42 000 fl. auf 348 000 fl. Und dieser Verkehr ist von Anfang bis Ende ein durchaus neuer, früher nicht einmal in den bescheidensten Anfängen dagewesener. — Im allgemeinen aber können sich die Schmalspurbahnen nicht rühmen, in gleichem Umfange eine Verkehrsentwickelung herbeigeführt zu haben, wie die normalspurigen Nebenbahnen, jedenfalls nicht bezüglich des Güterverkehrs.

In der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands haben im Jahrgang 1880/81 4 Schmalspurbahnen Aufnahme gefunden. Wird das Betriebsergebniss dieser Bahnen für das genannte Jahr mit dem des Jahres 1888/89 verglichen, so ergibt sich folgendes:

		Beförderte Personen		Beförderte Güter		
	km	1880/81	1888/89	1880/81 t	1888/89 t	%
Feldabahn	44	41 067	76 294	23 954	25 716	+ 7⅓
Ocholt-Westerstede	7	28 824	33 625	2 028	2 301	+ 13½
Bröhlthalbahn	33,39	31 842	52 125	28 135	24 197	— 14
Rappoltsweiler Strassenbahnen	4	94 702	95 566	10 910	14 865	+ 36
Summa	—	196 435	257 610	65 027	67 079	—
Zunahme	—	—	+ 31 %	—	+ 3 %	—

Nach alledem hat die von der Preussischen Staatsregierung im Jahre 1879 vorgelegte „Denkschrift, betreffend die staatsseitige Förderung des Lokalbahnbaues" wohl mit Recht in ihrem Eingange hervorgehoben:

„Ausgeschlossen von dem direkten Uebergangsverkehre mit dem nach normaler Spurweite gebauten Eisenbahnnetze, sind die schmalspurigen Lokalbahnen in der That wirthschaftlich wie technisch isolirte Unternehmungen. Nur da, wo besondere Terrainschwierigkeiten der Anwendung der Normalspur entgegenstehen, oder die geringe Bedeutung des zu vermittelnden Verkehrs die äusserste Reduktion des Kostenaufwandes erfordert, wird die schmalspurige Konstruktion ausnahmsweise zweckmässig erscheinen. Es wird der Zukunft vorbehalten bleiben, eine besondere Regelung der Verhältnisse solcher Unternehmungen vorzusehen, sobald das Bedürfniss hierfür praktisch hervortreten sollte."

Die Zeit dieses Bedürfnisses soll nun nach der Meinung mancher Sachverständiger jetzt gekommen sein. Denn allenthalben regt sich der Gedanke, dass nunmehr, nachdem über das ganze Land ein Netz von Nebenbahnen 1. Ordnung gelegt ist, ernstlich in Angriff genommen werden sollte das Netz der Nebenbahnen 2. Ordnung, der Vizinal-, Strassen- und kleinen Lokalbahnen.

Aber auch bei diesen Bahnen ist die Grenze, wo Schmalspur, wo Normalspur richtig, schwer zu finden. Auch für diese hat die Normalspur namentlich dann, wenn Massentransporte billiger und daher gegen die Vertheuerung durch Umladung sehr empfindlicher Rohprodukte in Frage stehen oder doch kommen können, so sehr viele Vorzüge, dass in allen Fällen eine gewissenhafteste Prüfung der Frage nothwendig ist. Auch muss eingehend erwogen werden, ob nicht die in Aussicht genommene Lokalbahn über kurz oder lang unabweislich in eine solche Verbindung mit den übrigen Bahnen gelangen wird, dass auch sie für einen direkten und Durchgangs-

verkehr dienlich gemacht werden muss. Alsdann nämlich würde von der Anwendung der schmalen Spur abzusehen sein, da später deren Umwandlung in eine normalspurige Bahn nahezu unmöglich ist. In den meisten Fällen wird es daher rathsam sein, das Bahnprojekt zuerst schmalspurig zu bearbeiten, dann, durch Ausscheidung des für die Normalspur Unzulässigen, das normalspurige Projekt zu entwickeln und unter Vergleich der Betriebskosten und mit richtiger Würdigung der Vortheile der Möglichkeit eines direkten Verkehrs mit den Hauptbahnen die vergleichenden Anschläge aufzustellen.

Was nun die wirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen 2. Ordnung betrifft, so liegt dieselbe in den meisten Fällen auf einem anderen Gebiete als bei den Nebenbahnen 1. Ordnung. Ist es der Hauptzweck der letzteren, neue Verkehre zu schaffen, so sollen jene in erster Linie den bereits vorhandenen Verkehr erleichtern, decentralisiren, auf diese Weise verbilligern und dadurch demselben neue Anregung zur fruchtbringenden Entwickelung geben. Tritt dieses letztere ein, werden die vorhandenen Erwerbs- und Gütererzeugungs-Anlagen vergrössert und kommen neue hinzu, so erfüllt allerdings die Nebenbahn 2. Ordnung zugleich die Zwecke einer Nebenbahn 1. Ordnung, und sie gewinnt damit für die Hauptbahnen die gleiche Bedeutung wie eine der letzteren Bahnen. Mit dem Wesen und der Bedeutung dieser Lokalbahnen haben sich in sehr eingehender Weise die internationalen Eisenbahnkongresse beschäftigt, welche im Jahre 1885 in Brüssel, 1887 in Mailand und 1889 in Paris abgehalten worden sind, und an deren ersterem auch die Preussische Regierung betheiligt gewesen ist.

Die Verhandlungen der beiden ersten Kongresse bezogen sich allerdings im ganzen mehr auf die Nebenbahnen 1. Ordnung. Jedoch wurde auch die Frage der Schmalspur eingehend erörtert, bezüglich deren zwar konstatirt wurde,

„dass die Güterumladung der Entwickelung der Schmalspurbahnen und den grossen Diensten, welche sie leisten, keinen Abbruch thut", dass aber „die einzige Einrichtung, welche Nutzen verspricht, weil sie einfach ist und keine grosse Auslagen verursacht, darin besteht, das Schmalspurbahngeleis soweit zu heben, dass der Boden der Nebenbahnwagen sich in gleicher Höhe wie derjenige der Hauptbahnwagen befindet."

Der Pariser Kongress beschäftigte sich direkt mit den „Eisenbahnen auf Strassen" und kam zu einer Reihe von Schlüssen, von denen nur folgende hervorgehoben werden sollen:

1. Es empfiehlt sich, die Bezeichnung „Dampfstrassenbahn" für die auf Strassen angelegten Eisenbahnen nicht mehr zu gebrauchen, da das Wort „Tramway" (Strassenbahn) für die dem städtischen oder Vorortverkehr dienenden Linien mit Pferdebetrieb oder einer anderen Zugkraft vorbehalten werden soll. Für alle ganz oder theilweise auf Strassen angelegten Bahnen, welche mehrere Bevölkerungsmittelpunkte verbinden, soll die Bezeichnung Chemins des fer économiques — Lokalbahnen — treten.
2. Mit Rücksicht auf die immer grösser werdende Verbreitung der Lokalbahnen und die wichtigen Dienste, welche sie der Bevölkerung leisten, wird der Erwägung der Regierungen eine möglichst wohlwollende Regelung der Konzessionsbedingungen anheimgestellt.
3. Der Bau einer Lokalbahn soll stets als ein Unternehmen von öffentlichem Nutzen betrachtet und deshalb nöthigenfalls durch die Enteignungsgesetze begünstigt werden.

Den ersten Beschluss, betreffend die Anwendung der Bezeichnung „Lokalbahnen", wird man um so mehr annehmen können, als ja auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, wie eingangs erwähnt, dieselbe bereits angenommen hat.

Auch den beiden anderen Beschlüssen muss man beipflichten, denn, wie schon hervorgehoben, ist die wirthschaftliche Bedeutung dieser Lokalbahnen eine ganz hervorragende, insbesondere für Entwickelung des Personenverkehrs.

Die Eisenbahnen und die durch sie ins Leben gerufenen Industrien haben es ja bekanntlich zu Wege gebracht, dass das Wachsthum der Städte einen ungesunden Umfang angenommen hat, dass in einzelnen Industriegebieten die Bevölkerung zu einer beängstigenden Dichtigkeit zusammengerückt ist. Gegen die hieraus hervorgehenden Nachtheile können nur wieder Eisenbahnen helfen, Eisenbahnen, welche die Beschwerden der räumlichen Entfernungen ausgleichen und daher gestatten, dass jene Bevölkerungsmassen sich mehr auseinanderziehen, sei es ständig, indem die Industrie sich decentralisirt, sei es vorübergehend, indem die Bevölkerung ihre Wohnsitze auseinanderlegt und nur für die Arbeitsstunden zu dem geschäftlichen Mittelpunkte zurückkehrt.

In den Dienst dieses Gedankens kann man selbstverständlich auch die Hauptbahnen stellen und es ist dies in den letzten Jahren vielfach dadurch geschehen, dass auf den vorhandenen Bahnen in den Hauptbahnbetrieb gewissermaassen ein Nebenbahnbetrieb eingeschoben worden ist. Dies geschah durch Einrichtung sogen. Omnibuszüge für Personenverkehr auf verhältnissmässig kurzen Bahnstrecken, welche aus besonderem leichten Betriebsmaterial — Wagen wie Lokomotiven — und unter Berücksichtigung thunlicher Einfachheit in den inneren Zugdienst-Einrichtungen, zusammengesetzt, mit entsprechend verminderter Geschwindigkeit sich fortbewegen und sich dadurch in der Berechnung der Betriebskosten erheblich günstiger stellen als die sonstigen Hauptbahnzüge. Hierdurch wird nicht nur die öftere Bedienung der vorhandenen Stationen möglich, sondern auch die Einrichtung neuer Personen-Haltepunkte, die dann so lange lediglich oder doch hauptsächlich auf die Bedienung durch diese Omnibuszüge angewiesen bleiben, bis der Verkehr sich so entwickelt hat, dass die Haltepunkte zu Haltestellen zu erweitern, die Omnibuszüge in Hauptbahnzüge umzuwandeln sind. Mit derartigen Einrichtungen ist auch die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover schon frühzeitig in erheblichem Umfange und mit gutem Erfolge vorgegangen, wie v. Borries in einem im „Archiv für Eisenbahnwesen" für 1884 enthaltenen Aufsatze über „Die Omnibuszüge im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover" eingehend dargelegt hat.

Für den Dienst jenes Gedankens kann man sich ferner beim Vorhandensein ausserordentlicher Verhältnisse, sogar zur Herstellung besonderer Hauptbahnen entschliessen, d. h. von Bahnen, welche ihrem Zwecke nach lediglich als solche von rein örtlicher Bedeutung anzusehen sind, während sie durch ihre baulichen Anlagen und ihre Bedeutung für den öffentlichen Verkehr sich als Hauptbahnen erster Ordnung darstellen.

Hierher gehört vor allem die Berliner Stadtbahn in den 2 Geleisen, welche nicht für die Zwecke des Fernverkehrs, sondern lediglich für den Berliner Stadt- und Ringbahn- sowie Vorortverkehr hergestellt sind. In welchem Maasse diese Bahnanlage dem örtlichen Verkehr der Hauptstadt zu gute gekommen ist, welche wirthschaftliche Bedeutung sie für die h[...] allzu enge zusammenwohnende Menschenmasse bereits gewonnen hat und fortschreitend gewinnt, geht daraus hervor, dass nach einem im „Archiv für Eisenbahnwesen" für 1888 enthaltenen Aufsatze über „Die Berliner Stadteisenbahn" auf den Berliner Eisenbahnstationen an Fahrkarten ausgegeben worden sind:

a) im Stadt- und Ringbahnverkehr
im Betriebsjahre 1884/85 . . . 10 742 599 Stück,
„ „ 1886/87 . . . 15 452 578 „
was einen Verkehrszuwachs von fast 44 % darstellt,

b) im Vorortsverkehr, d. h. im Verkehr mit den an den Hauptbahnstrecken gelegenen zum engsten Interessenkreise Berlins gehörenden Stationen
1884/85 . . . 852 859 Stück
1886/87 . . . 1 147 558 „ oder 34 % mehr.

Derartige Einrichtungen und Anlagen werden aber nur unter ganz ausserordentlichen Verhältnissen am Platze sein. Zahlreich dagegen und im ganzen Lande vertheilt liegen V[...]

hältnisse vor, in denen gleichgeartete Bedürfnisse einer dichten Bevölkerung zu befriedigen sind, und hier ist die Herstellung besonderer kleiner und billiger Bahnanlagen, der eigentlichen Lokalbahn, am Platze, welche durch ihre einfache Anlage und Betriebsführung den örtlichen Bedürfnissen in Bezug auf die Verkehrsbedienung und die zu erhebenden Beförderungsgebühren bequem angepasst werden können.

Diese Lokalbahnen sind daher eines der wirksamsten Mittel zur Abschwächung der Wohnungsnoth, zur Herbeiführung gesunder Lebensverhältnisse, zur Behebung des Pauperismus, und sie verdienen deshalb gerade in unserer Zeit der wachsenden sozialen Schäden vom wirthschaftlichen, menschenfreundlichen und politischen Standpunkte aus die allergrösste Beachtung! Dass dann aber solche Bahnen nicht nur die geschilderten indirekten Vortheile bringen, sondern auch ihren Unternehmern und den dabei betheiligten Gemeinden sehr erhebliche direkte Vortheile zuzuführen geeignet sind, mag ein Hinweis auf die Grosse Berliner Pferdebahn darlegen. Dieses Unternehmen, welches zwar heute noch Pferdebahn ist, aber vielleicht schon in kurzem durch Anwendung der Elektrizität oder der gepressten Luft als Triebkraft eine eigentliche Lokalbahn werden kann, hat im Betriebsjahre 1889 an die Stadtgemeinde Berlin, bei einer Gesammt-Bruttoeinnahme von 13 Millionen Mark, an Pflasterrente, Steuern und anderen Abgaben rund 1 200 000 *M.* gezahlt, während den Aktionären 12,5 % Dividende zugeflossen sind.

Andere Staaten, z. B. Frankreich und Italien, haben daher auch schon das Strassen-Eisenbahnwesen gesetzlich geregelt oder sind, wie Oesterreich, im Begriffe dieses zu thun. In Preussen ist in dieser Richtung noch nichts Besonderes geschehen. Anerkennen bezüglich der einzelnen in Aussicht genommenen Bahnen die zuständigen Behörden das „Vorhandensein eines Interesses der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs", so wird auch die Lokalbahn einfach nach den für die Bahnen untergeordneter Bedeutung überhaupt geltenden Bestimmungen behandelt. Wird ein solches Interesse nicht anerkannt, so wird alles von Fall zu Fall entschieden, vereinbart oder festgesetzt. Im letzteren Falle werden diese Bahnen nicht einmal als „Eisenbahnen", d. h. als Eisenbahnen im Sinne der Verfassung des Deutschen Reiches anerkannt, und eine Folge davon ist, dass das Reichs-Eisenbahnamt nichts damit zu thun hat, dass sie deshalb aber auch leider in der sonst ausgezeichneten Statistik dieses Amtes über die Deutschen Eisenbahnen nicht aufgenommen sind! Eine Statistik über diese Lokalbahnen dürfte daher wohl überhaupt nicht vorhanden sein. Jedenfalls ist aber ihre Bedeutung schon eine derartige, dass nach einer dem Reichstage im Jahre 1887 vorgelegten Uebersicht über die Berufsgenossenschaften der Unfallversicherung die Strassenbahn-Berufsgenossenschaften bereits Ende 1886 262 Betriebe mit 29 713 versicherten Personen umfasste.

Für den örtlichen Verkehr der Königlichen Hauptstadt Hannover ist in jüngster Zeit das Projekt der Herstellung mehrerer Lokalbahnen zum engeren Anschluss der Vororte aufgestellt worden. Es sollen nämlich gebaut werden, von der neuen Markthalle in Hannover ausgehend, die Linien

über Limmer nach Everloh später Gr. Goltern,
„ Ricklingen-Pattensen,
„ Buchholz nach Isernhagen und nach Döhrener Thurm.

Diese Linien sind als schmalspurig projektirt und es muss angenommen werden, dass die einschlägigen Verhältnisse, insbesondere die beabsichtigte Einführung derselben in und durch die Stadt, dies unabweisslich erscheinen lassen. Wenn anders nämlich würde bei den 3 erstgenannten Linien nach Pattensen, Everloh und Isernhagen die Herstellung als normalspurige mit Anschluss an die Hauptbahn für die Zukunft vielleicht vortheilhafter und zweckmässiger sein. Auch eine Lokalbahn zwischen Hannover und Celle soll projektirt sein, und von dieser müsste jedenfalls gesagt werden, dass die Wahl der schmalen Spur ein Fehler sein würde. Ob diese Bahn überhaupt existenzberechtigt ist, erscheint übrigens zweifelhaft. Jene ersteren aber sind es in hohem Maasse und es erscheint deshalb durchaus gerechtfertigt, dem Wunsche und der Hoffnung Raum zu geben, dass dieselben auch bei der Lage der heutigen Gesetzgebung bald und unter günstigen Bedingungen zustande kommen mögen.

Für die Forderung einer das Lokaleisenbahnwesen regelnden Gesetzgebung ist auch Ulrich in seinem erwähnten Aufsatze über „Die Klassifikation der Eisenbahnen" mit den Worten eingetreten:

„Insbesondere würde bei der auch in Deutschland und Preussen zunehmenden Zahl und Wichtigkeit der Eisenbahnen örtlicher Bedeutung es von grossem Vortheil sein, wenn entweder das Reich oder Preussen die Unterscheidung zwischen Eisenbahnen örtlichen und allgemeinen Interesses mit ihren Konsequenzen gesetzlich feststellen wollte. Es würde hierdurch namentlich auch die wichtige Frage klargestellt werden, welche Eisenbahnen auch beim Staatsbahnsysteme der Privatindustrie überlassen und welche Erleichterungen diesen Bahnen gewährt werden können, eine Frage, welche, je weiter sich die Staatsbahnverwaltung ausbreitet, immer brennender wird, und deren baldige Lösung für die so wünschenswerthe weitere Entwickelung der Eisenbahnen örtlicher Bedeutung von grösster Wichtigkeit ist."

Ob diese in Rede stehende Forderung überhaupt oder zur Zeit berechtigt ist, soll hier nicht untersucht werden. Ob aber aus der von Ulrich gegebenen Begründung die baldige Lösung der aufgeworfenen Frage thatsächlich so nützlich, ja nöthig ist, erscheint zweifelhaft. Jedenfalls würde dem Ulrich'schen Bedenken genügend Rechnung getragen, wenn in jeder Konzession einer Lokalbahn für den Staat das Ankaufsrecht zu jeder Zeit und unter gerechten Bedingungen vorbehalten würde. Denn ein solcher Vorbehalt wäre kein Hinderniss für die freie Entfaltung der privaten Thätigkeit, gäbe aber die Gewissheit, dass die private, in ihrer Anlage beschränkte Lokalbahn im Falle des Bedürfnisses ohne weiteres den Anforderungen des öffentlichen Verkehres entsprechend baulich wie betrieblich umgestaltet, erweitert und in den Dienst des Gemeinwesens gestellt werden könnte.

Dass aber eine auf die Einzelheiten des Baues und Betriebes dieser Bahn sich erstreckende gesetzliche Regelung irgend welchen Nutzen haben könnte, darf aus denselben Gründen angezweifelt werden, aus denen, wie im Vorhergehenden ausgeführt, die Preussische Staatsregierung im Jahre 1879 eine gesetzliche Regelung des Sekundärbahnwesens überhaupt für verfrüht erklärt hat.

Denn mit den jetzt besprochenen Lokalbahnen sind die Neubildungen der Eisenbahnerscheinungen noch keineswegs abgeschlossen. Schon im Jahre 1884 ergab eine vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasste statistische Erhebung, dass in Preussen vorhanden waren:

an festliegenden, schmalspurigen Industrie- und Feldeisenbahnen

334 Stück von rund 590 km Länge und mit 6 200 Fahrzeugen,

an transportablen Industrie- und Feldeisenbahnen, d. h. solchen, bei denen die angewendeten vollständigen Geleisstücke oder Joche (welche je aus den beiden Schienen mit mehreren festverbundenen Schwellen bestehen) ein schnelles Legen und Verlegen gestatten

381 Stück von rund 435 km Länge mit 6 600 Fahrzeugen.

Zwischenzeitlich sind Zahnradbahnen am Rhein und im Harz gebaut und ist bei Wiesbaden eine dem öffentlichen Verkehr dienende Seilbahn auf den Neroberg hergestellt worden. Längs der projektirten und theilweise im Bau begriffenen grossen Preussischen Kanäle sollen Geleise gelegt werden, lediglich zu dem Zwecke, um mit den an den Ufern entlang laufenden Lokomotiven die Kanalschiffe unmittelbar zu ziehen. Für den Verkehr der grossen Bevölkerung der Städte Elberfeld und

Barmen unter einander ist eine Hochbahn nach Amerikanischem Vorbilde mit elektrischem Betriebe geplant.

Nimmt man hierzu die grosse Zahl der vorhandenen Pferdebahnen, und erwägt man, wie leicht und wie bald letztere zum Dampfpressluft- oder elektrischen Betriebe übergehen und „Eisenbahnen" im eigentlichsten Sinne des Wortes werden können, wie leicht die vorerwähnten Industrie- und Feldbahnen grössere Ausdehnung und allgemeine Bedeutung erlangen mögen — dieselben werden ja ganz besonders für Ermöglichung der Besiedelung der angestrebten Hochmoorkulturen in Aussicht genommen — dass endlich auch die schwebenden aber festliegenden Drahtseilbahnen, deren 1884 in Preussen 69 mit einer Längenausdehnung von rund 93 km vorhanden waren, wenngleich sie, wie eingangs ausgeführt, zur Zeit nicht zu den Eisenbahnen im volkswirthschaftlichen Sinne gehören, sich mit der Zeit die Anerkennung ihrer Zugehörigkeit zu den Eisenbahnen erobern können, — so muss man sagen, dass die Wandlungen, welche den Nebenbahnen in weiterer Abstufung 3. und 4. Ordnung bevorstehen, nicht zu überblicken sind, dass die Bedeutung, welche diese Umwandlungen für die allgemeine Wohlfahrt haben können und haben werden, sich noch gar nicht absehen lässt. Weshalb also diese freie, lebensfrohe Entwickelung vorzeitig durch Anlegung einer gesetzlichen Schablone einengen und vielleicht störend bevormunden?

Sollte aber nach der einen oder anderen Richtung die Nothwendigkeit gesetzlicher Anordnung sich wirklich zeigen, so darf vertraut werden, dass die Königliche Staatsregierung rechtzeitig die Zusicherung einlösen wird, welche im Jahre 1879 der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mit den Worten gegeben hat:

„Es wird der Zukunft vorbehalten bleiben, eine besondere Regelung der Verhältnisse solcher Unternehmungen vorzusehen, sobald das Bedürfniss hierzu praktisch hervortreten sollte."

Dass dann dies Wort vorbehaltlos, namentlich aber in freiester Würdigung des öffentlichen Interesses der Lokalbahnen eingelöst werden wird, daran darf nicht gezweifelt werden. Auch den Lokalbahnen gegenüber wird kein Eisenbahnminister eine andere Stellung einnehmen, als Herr von Maybach gegenüber den Kanalanlagen bethätigt hat, und die er noch jüngst auf die Anfrage des Abgeordneten Tramm (Hannover) bezüglich des Rhein-Weser-Elbekanals mit folgenden Worten kennzeichnete:

„Die Konkurrenz gegen die Staatseisenbahnen! — wenn ich die fürchtete, oder wenn die für mich maassgebend sein sollte, würde das in einem anderen Stadium hervorgetreten sein. Eine derartige Befürchtung besteht bei mir nicht!"

Die Aufgabe wird mit der Zeit in Angriff genommen werden; sie wird nicht um einen Tag später, aber auch nicht um einen Tag früher in Angriff genommen werden, als bis es Zeit ist.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 9,52 km lange Bahnstrecke Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., welche voraussichtlich am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2074 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2081 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Belgischen, Schweizerischen und Skandinavischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des Musters für den Bestellschein auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2098 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die in Berlin stattfindende Techniker-Versammlung des Vereins (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Budget des K. K. Handelsministeriums.

In den Budgetverhandlungen des Abgeordnetenhauses kam wieder eine Fülle von Wünschen und Beschwerden bezüglich neuer Bahnen und Verkehrserleichterungen vor, welche der Handelsminister v. Bacquehem und Sektionschef Dr. v. Wittek in ebenso sachgemässer als entgegenkommender Weise beantworteten. Das Budget, bei dessen Berathung auch der Kreuzertarif zur Sprache kam, wurde unverändert angenommen.

Förderung der Oesterreichischen Lokalbahnen und deren Unterstützung seitens des Staates.

Handelsminister Marquis v. Bacquehem verweist darauf, dass eine Reihe von Lokalbahnen seit dem Zeitpunkte, in welchem er zum letztenmale über die Lokalbahnfrage in diesem Hause sprach, der Konzessionirung, bezw. dem Baue zugeführt worden sind. Der Minister führt nun die im abgelaufenen Jahre erbauten normal- und schmalspurigen Lokalbahnen an und fährt fort: Die Wahl des Systems der Schmalspur bei mehreren dieser Bahnen ist ein von unserem Standpunkte aus immerhin erfreuliches Zeichen, dass die Erkenntniss über die Vortheile, welche dieses System unter gewissen Voraussetzungen bietet, in der Bevölkerung zunimmt.

Seit dem vorigen Jahre sind wieder 420 km Bahnen dem Bau zugeführt worden. Eine namhafte Leistung für die Bauthätigkeit ist auch der Bau des zweiten Geleises auf der Stammstrecke Krakau-Lemberg der Carl-Ludwigbahn.

Der Minister gedenkt anerkennend der Aktion des steierischen Landtags bezüglich der dortigen Lokalbahnen, wodurch eine Ausgestaltung des Lokalbahnnetzes in Steiermark ermöglicht wird. Die Regierung kann nur wünschen, dass andere finanziell günstig situirte Länder unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse zu einer analogen planmässigen Aktion auf diesem Gebiete sich bereit fänden. Es ist vielleicht nicht ganz mit Unrecht der Vorwurf gemacht worden, dass in den Formen der staatlichen Subvention der Lokalbahnprojekte eine grosse Verschiedenheit herrsche. Nun wird man allerdings nicht ganz von der Verschiedenheit der Formen der staatlichen Subventionirung bei Lokalbahnen Umgang nehmen können, weil diese Verschiedenheit einerseits in der nothwendigen individualisirten Behandlung der einzelnen Projekte, andererseits in den Vorschlägen der Konzessionswerber und Interessenten begründet ist, die denn doch auch bis zu einem gewissen Grade berücksichtigt werden müssen. Es hat sich aber durch die Erörterungen, die im Budgetausschusse über diesen Gegenstand gepflogen wurden, ein erfreuliches Resultat ergeben. Es ist nämlich eine ziemliche Uebereinstimmung der Meinungen zu Tage getreten, dass, wenigstens für wichtigere Lokalbahnprojekte, als die in Zukunft vielleicht normale Form der staatlichen Subventionirung sich das System der Garantie für Prioritätsobligationen und womöglich auch für Prioritätsaktien empfehle; wir haben beispielsweise bei den eingeleiteten Vorverhandlungen dieses System zu Grunde gelegt für eine Lokalbahn, welche von der Franz-Josephbahn abzweigt und in das Innere des Böhmerwaldes führen soll. Was aber die thatsächliche Ausführung der Bahn Budweis-Sandau betrifft, so haben unter Intervention des Handelsministeriums zwischen den Interessenten und den Vertretern der Lokalbahngesellschaft Verhandlungen stattgefunden, welche zu einer erfreulichen Einigung in allen Punkten geführt haben; es erübrigt daher in diesem Falle nur noch die Feststellung des Betriebsvertrages seitens der Generaldirektion, um dann zur thatsächlichen Inangriffnahme des Baues hoffentlich noch in diesem Sommer schreiten zu können, so dass diese Bahn wenigstens, ferner die dem Hause bereits vorliegenden Bahnen Schrambach-Kernhof und die Unterkrainer Bahn hiermit endgültig aus der Reihe jener Bahnen verschwinden werden, die seit vielen Jahren regelmässig in der Bugetdebatte zur Erörterung gelangten.

Beaufsichtigung der Privatbahnen, Verbesserung des Betriebes und die Lage der Bahnbediensteten.

Hierüber bemerkte der Handelsminister folgendes:

Das Handelsministerium hat im verflossenen Jahre seine besondere Aufmerksamkeit auch der Verbesserung des Betriebes

zugewendet. Mannigfache Kundgebungen und Vorkehrungen des Handelsministeriums haben wohl bewiesen, dass die Auffassung der Staatsaufsicht bei Privatbahnen keine blos formelle ist. Bei den Bilanzen kamen die Anregungen der Aufsichtsbehörden zur praktischen Geltung durch das dankenswerthe Entgegenkommen der Verwaltungen der Privatbahnen und hervorragender Aktionärgruppen, welche eine dauernde Konsolidirung ihrer Unternehmungen blendenden Scheinerfolgen vorziehen. In einem seinerzeit viel besprochenen Falle ist, wie ich es dankbar anerkennen muss, der erfreuliche Erfolg wesentlich durch die sympathische Haltung gefördert worden, welche die Ungarische Regierung unserer Aktion entgegenzubringen die Güte hatte.

Die Petition der Fachvereine der Eisenbahnkondukteure und Lokomotivführer erfordere ebenfalls eine sorgsame Erwägung und, bei allem Bestreben, gerechten Desiderien entgegenzukommen, auch eine gewisse Vorsicht sowohl im Hinblick auf die bei dem Eisenbahndienste stets zu wahrende stramme Disziplin, als mit Rücksicht auf die Solvenz der Versorgungsinstitute. Ueber die Petition sei ein Gutachten von der Generaldirektion abverlangt und bereits erstattet worden, und es werde bei der projektirten novellarischen Reform der Eisenbahnbetriebsordnung darauf Bedacht genommen werden können.

Ueber diese beiden Fragen und die wesentlichsten der vorgebrachten Beschwerden äusserte sich Sektionschef Dr. von Wittek in folgender Weise und zwar:

a) Die Staatsaufsicht hält daran fest, dass die Eisenbahnen den Verkehrsbedürfnissen des Publikums nach Möglichkeit zu dienen haben, und es werde unablässig darauf gedrungen, dass diese Obliegenheiten von den Eisenbahnverwaltungen erfüllt werden. Wenn es nun nicht in allen Beziehungen möglich sei, die geäusserten Wünsche zu erfüllen, so liege das in den in der Natur der Sache gelegenen Schwierigkeiten, die sich mitunter auch der Einflussnahme der Aufsicht und dem guten Willen der Bahnverwaltungen entgegenstellen.

b) Was die Bozen-Meraner Eisenbahn betreffe, so sei das eine Lokalbahn, die wegen ihrer Anlageverhältnisse und wegen des schwierigen Baues sich wesentlich von der Anlage einer Hauptbahn unterscheide, und man dürfe an die Leistung einer kleinen und schwachen Bahn nicht dieselben Anforderungen stellen, wie an eine grosse.

c) Was die Betriebsmittel betreffe, so sei die Aufsichtsbehörde bemüht, Verbesserungen einzuführen, und habe auch veranlasst, dass eine Beheizung der Wagen stattfinde.

d) In Rücksicht auf die Eisenbahnrestaurationen lasse sich eine wirksame und ständige Kontrole schwer durchführen, es werde aber darauf geachtet, dass wahrgenommene Uebelstände beseitigt und durch die richtige Auswahl der mit der Leitung der Restaurationen betrauten Personen den Anforderungen des Publikums Genüge geleistet werde.

e) Die Aufsichtsbehörden betrachten es als eine ihrer wesentlichsten Obliegenheiten, für die Hebung des Fremdenverkehrs in den Alpenländern Vorsorge zu treffen. Bei der letzten Fahrordnungs-Konferenz sei es auch gelungen, den diesbezüglichen Wünschen des Landes Tirol, insbesondere für den Verkehr der Eilzüge, gerecht zu werden.

f) Die Frage der Ueberbürdung des Personals sei eine der grössten Sorgen nicht nur der Aufsichtsbehörden, sondern auch der Eisenbahnverwaltungen, und diese Frage werde mit aller Sorgfalt geprüft und verfolgt.

g) Bezüglich der Fahrordnung der Nordbahn wird man durch die Einführung eines zweiten Schnellzugpaares, wenn auch mit bedeutenden Mehrauslagen, entgegenkommen.

h) Der Regierungsvertreter wendet sich schliesslich gegen den Vorwurf, dass die Regierungsbeamten den Interessen der Nordbahn zu viel entgegenkommen, und bittet auch bezüglich aller Privatbahnen zu erwägen, dass es ja auch ein öffentlicher Dienst ist, welcher durch Eisenbahnunternehmungen, wenn sie auch Privateisenbahn-Unternehmungen sind, vollzogen wird, und dass daher vielfach der öffentliche Dienst es mit sich bringt, dass die Staatsorgane und die Organe der Gesellschaften übereinstimmend in Aktion treten müssen.

In dem Dienste der Privateisenbahn-Unternehmungen stehen Hunderte, ja Tausende von Staatsbürgern in den verschiedensten Stellungen, hoch und niedrig. Diesen mittelbaren Funktionären des öffentlichen Dienstes sollte der Glaube an die ethische Berechtigung der Dienstgewalt nicht erschüttert werden, welcher sie unterstehen, und es ist ein grosses Interesse, dass die dienstliche Autorität und das moralische Gewicht auch den Privateisenbahn-Verwaltungen nicht abhanden komme. Es wäre dies ein schwerer Schaden für den öffentlichen Dienst. So wie es also die Aufgabe der Staatsverwaltung ist, die Privateisenbahn-Unternehmungen zu überwachen und die Erfüllung ihrer Obliegenheiten in jeder Weise mit geeigneten Mitteln einzuleiten, so haben auch die Privateisenbahn-Verwaltungen innerhalb der bestehenden Gesetze den Anspruch auf den Schutz der Staatsgewalt, und die Staatsgewalt betrachtet es als ihre Obliegenheit, ihnen diesen Schutz bei jedem sich ergebenden Anlasse zu theil werden zu lassen.

Verlängerung der Lokalbahnlinie Reichenberg-Gablonz bis Tannwald und das Projekt der Bahnlinie Leipa-Reichenberg.

Bezüglich dieser in einer Resolution des Abgeordnetenhauses befürworteten Projekte bemerkte der Abgeordnete und Minister a. D. Herbst in seiner das Lokalbahnwesen betreffenden grossen Rede, auf welche wir noch zurückkommen, folgendes: Die Linie Reichenberg-Gablonz ist ein wahres Unikum, wie es nur bei der so ausserordentlich industriereichen Gegend und dichten Bevölkerung Nordböhmens vorkommen könne. Diese Bahnlinie sei 13 km lang, sie sei am 26. November 1888 eröffnet worden, und die Einnahmen hätten mit Ende Dezember 1889 171 161 fl. betragen, das mache also jährlich für das Kilometer 12 934 fl. Es habe sich also im ersten Jahre eine mehr als 6 % Verzinsung ergeben. Dabei seien aber gerade im vorigen Jahre die Verhältnisse im Gablonzer Bezirke nicht günstige gewesen. Bei der Bahnlinie Leipa-Reichenberg handle es sich aber darum, das Zustandekommen dieser Bahn durch Uebernahme der Garantie eines gewissen Ertrages seitens des Staates zu sichern. Wenn diese Bahn gebaut sei, so werde das nordöstliche Böhmen erst recht für den Braunkohlenverkehr aus dem nördlichen Braunkohlenbecken erschlossen sein. Diese Bahnstrecke müsse von Leipa weiter ausgebaut werden bis nach Auscha zum Anschluss an die Lokalbahnstrecke Grosspriesen-Wernstadt-Auscha, dann werde die Braunkohle in das nordöstliche Gebiet gehen und der Schlesischen Kohle Konkurrenz machen können; dies wäre ein ungeheurer wirthschaftlicher Vortheil.

Bau-Rechnungsabschluss der Arlberg- und Galizischen Transversalbahn.

Das Abgeordnetenhaus hat die von der Regierung vorgelegten Schlussabrechnungen dieser beiden Bahnen genehmigt. Bei der Arlbergbahn ergibt sich gegenüber den thatsächlich bewilligten Krediten ein Minderaufwand von 79 fl. 62½ kr., bei den Zweiglinien der Transversalbahn ein solcher von 200 014 fl. 43½ kr. Die Arlbergbahn kostete 41 299 920 fl. 25½ kr., die Zweiglinien der Transversalbahn beanspruchten 11 299 985 fl. 48½ kr.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten und zwar a) der Firma Gessner in Müglitz für eine schmalspurige Lokalbahn (eventuell Drahtseilbahn) von Johnsdorf-Briesen einerseits zu der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und andererseits nach Opatowitz zum Anschluss an die Mährische Westbahn, b) dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Haltestelle Eichgraben oder einem anderen Punkte der Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten über Sieghardskirchen zur Station Judenau der Linie Tulln-St. Pölten der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt, und c) die dem Theodor Freiherrn von Dreifus mit dem Erlasse vom 13. April 1889 ertheilte diesfällige Bewilligung für eine Lokalbahn (bezw. Dampftramway) von einem Punkte zwischen Jenbach und Brixlegg nach Zell am Ziller, bezw. nach Mayrhofen, auf weitere 6 Monate verlängert.

Eisenbahnberufs- und Unfallversicherungs-Genossenschaft der Oesterreichischen Eisenbahnen; Schiedsgericht.

Nach der erfolgten Konstituirung der Genossenschaft mangelte nur noch der Entscheid darüber, welche Organe dem Gesetze entsprechend als staatliche Aufsichtsorgane zu fungiren haben. Diese Entscheidung ist nunmehr von den betheiligten Ministerien ergangen und die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, welche bereits die staatliche Aufsicht über die Handhabung des Krankenkassengesetzes bei den Eisenbahnen zu besorgen hat, ist als staatliches Aufsichtsorgan für die Unfallversicherung sämmtlicher Oesterreichischer Eisenbahnen bestimmt worden. Nachdem nun auch die Bewilligung zur Errichtung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ertheilt und infolge dessen mit der Errichtung eines Schiedsgerichtes für diese Versicherungsanstalt vorgegangen wurde, hat nunmehr der Justizminister den Vorsitzenden des Schiedsgerichtes dieser Anstalt und seinen Stellvertreter ernannt. Ferner hat der Handelsminister für die erste vierjährige Funktionsperiode (1890—1893) in dieses Schiedsgericht zwei Beisitzer und deren Stellvertreter berufen. (Diese Ernennungen erfolgten einvernehmlich mit dem Ministerium des Innern.) Seitens der Generalversammlung wurde je ein Beisitzer aus der Kurie der Unternehmung (ein Bahnoberbeamter) und aus der Kurie der versicherten Mitglieder (ein Werkstättendreher) gewählt.

Lokalbahn-Vorlagen in Ungarn.

Das Abgeordnetenhaus hat den Bericht des Handelsministers über die Ertheilung bezw. Abänderung der definitiven Konzession zum Bau und Betriebe folgender Lokalbahnen genehmigt und zwar:

1. Die Lokalbahn Kronstadt-Háromszék, in deren konstituirenden Generalversammlung (siehe Nr. 37 S. 386 d. Ztg.) die näheren Angaben mitgetheilt wurden.

2. Die Marchthalbahn, über deren Konzessionirung an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und über deren Fortsetzung auf Oesterreichischem Gebiete bezw. über die diesfälligen Verhandlungen mit der Oesterreichischen Regierung wir wiederholt berichtet haben.

3. Die Lokalbahn Varasdiu-Gluhovacz bezw. den Anhang zu der gemäss Gesetzartikel XXXI 1880 hinausgegebenen Konzession, wonach dieselbe dahin abgeändert wird, dass diese 36,65 km lange Lokalbahn erst am 30. Juni d. J. dem Betrieb zu übergeben ist, und zur Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln nur 100 000 fl. zu verwenden sind, was durchschnittlich 2 730 fl. für das Kilometer und somit dem gewöhnlichen Bedarfe der Lokalbahnen entspricht.

4. Die Fortführung der Linie der Lokalbahn Boba-Jánosháza nach Sumeg durch Abänderung der staatlichen Unterstützung von 4 000 fl. durch 50 Jahre dahin, dass für die Jahreshälfte von 2 000 fl. die Uebernahme der Stammaktien dieser Bahn durch den Staat erfolgt ist.

Betriebseinnahmen im und einschliesslich März d. J. Vergleich mit dem Vorjahre.

Im Monate März d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 728 555 Personen und 7 250 161 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 288 841 fl. erzielt, d. i. für 1 km 852 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4 460 590 Personen und 6 474 232 t Güter, 21 593 898 fl., oder für 1 km 850 fl., daher ergibt sich für den Monat März d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,2 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ersten Quartale 1890 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 63 583 243 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 61 276 473 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten drei Monate d. J. 26 147 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 403 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die erwähnte Periode 1890 auf 2 432 fl., gegen 2 421 fl. im Vorjahre, das ist um 20 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 9 728 fl., gegen 9 648 fl. im Vorjahre, somit um 80 fl. oder 0,8 % günstiger.

Elbeverkehr.

Im Monate April erreichte der Elbeverkehr, begünstigt von einem ausgezeichneten Wasserstande, eine sehr nennenswerthe Höhe. Das verschiffte Gesammtquantum überragte jenes des gleichen Monats des Vorjahres um rund 200 000 Meter-Centner. Es kam nämlich ein Gesammtquantum von 2,97 Millionen Meter-Centnern gleich rund 29 700 Wagenladungen, also durchschnittlich 990 Wagenladungen täglich zur Verschiffung, darunter 2,5 Millionen Meter-Centner Braunkohle aus Böhmen (durchschnittlich 836 Wagen täglich) nach diversen Relationen. An Rohzucker gelangten auf der Elbe 172 546 Meter-Centner (um 128 482 Meter-Centner mehr als im April 1889), also durchschnittlich 57 Wagen täglich zum Export. An Schwarzkohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Revier nahmen rund 490 Wagen den Elbeweg, und zwar 4 873 Meter-Centner nach Hamburg, 38 423 Meter-Centner nach Magdeburg und 5 285 Meter-Centner nach Dresden.

Beschlüsse der Grazer Handelskammer.

Dieselbe beschloss, die Bestrebungen der Triester Kammer um ausgiebige Hilfe für den Triester Hafen zu unterstützen, speziell für den Ausbau der Strecke Divacca-Laak einzutreten, jedoch die Forderung nach Herstellung der Tauernbahn abzulehnen, da dieselbe in erster Linie ausländischen Interessen dienen würde. Ferner wurde beschlossen, die Petition der Olmützer Kammer, wegen Ernennung technischer Attachés, welchen auch landwirthschaftliche Attachés beigegeben werden könnten, zu unterstützen.

Abänderung der im § 28 der Konzessionsurkunde der Südbahn angeführten Bahngruppen.

Einen diesen Gegenstand betreffenden Punkt enthält die Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung dieser Bahn. Es handelt sich hierbei lediglich darum, dass infolge der seit dem Jahre 1858 in den staatsrechtlichen Verhältnissen der Monarchie eingetretenen Aenderung, und zwar schon mit Rücksicht auf die der Gesellschaft obliegende Verpflichtung zur Führung einer nach Staatsgebieten getrennten Betriebsrechnung, mehrere auf Ungarischem Territorium gelegene Theilstrecken aus der Gruppe der Hauptlinie Wien-Triest und eine auf Oesterreichischem Gebiete gelegene Theilstrecke aus der Ungarischen Gruppe ausgeschieden und den entsprechenden Bahngruppen zugewiesen werden. In dem Resultate der Gesammtgebarung wird diese Maassregel selbstverständlich keine Aenderung zur Folge haben.

Generalversammlung der Kremsthalbahn am 15. April d. J.

Nach dem Geschäftsbericht beläuft sich das Erträgniss im Betriebsjahre 1889 auf 97 530,84 fl. Hiervon kommen in Abschlag die statutenmässigen Abschreibungen im Gesammtbetrage von 18 310,48 fl. und sind von dem verbleibenden Reste 5 % = 3 961,02 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, wonach sich ein Reinerträgniss von 75 259,34 fl. ergibt. Der Verwaltungsrath beantragt den Julikupon 1890 ebenfalls mit 1,50 fl. einzulösen und von dem Reste den Betrag von 2 000 fl. in den Pensionsfonds zu legen, ferner 12 000 fl. dem Spezial-Reservefonds für Rekonstruktion zuzuführen und den sonach verbleibeuden Ueberschuss von 650,34 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, welche Anträge auch ohne Debatte angenommen wurden.

Generalversammlung der Carl Ludwigbahn am 10. Mai d. J.

Zum Geschäftsberichte, von dessen Verlesung Umgang genommen wurde, erstattete der Generaldirektor Baron Sochor ein Resumé, in welchem die Ursachen des ungünstigen Geschäftsganges in folgender Weise dargelegt werden: Der Galizische Getreideexport fiel infolge der Missernte aus; für Artikel, die unter normalen Verhältnissen ein nennenswerthes Erträgniss abwerfen, hatten wir Tarifnachlässe zu gewähren, welche mitunter dicht an die Eigenkosten reichten; Seuchen, von denen die Schweinezucht getroffen wurde, reduzirten die unter gewöhnlichen Verhältnissen ganz beträchtlichen Schweinetransporte in empfindlicher Weise, und die noch vor kurzer Zeit so lebhaften Schaftransporte sind infolge von Prohibitivmaassregeln in Frankreich auf ein Minimum herabgesunken. Die Ausfälle, welche mit diesen Ereignissen in Verbindung stehen, sind durch Mehrverfrachtung auf anderen Gebieten nur theilweise ausgeglichen worden; sie werden demnächst eine weitere Ausgleichung finden, nachdem Vorkehrungen getroffen sind, um an Stelle der Transporte von lebendem Vieh Fleischtransporte zu organisiren, die von den theils aus veterinär-polizeilichen, theils aus anderen Rücksichten verfügten Einschränkungen des Viehverkehres nicht getroffen werden. Ebenso versprechen die heurigen Ernteaussichten eine lebhafte Bewegung im Galizischen Getreideexport. Der Generaldirektor erwähnte hierauf der im Zuge befindlichen Konversion der gesellschaftlichen Prioritätsschuld (4 % Prioritäten im Betrage von 75 Millionen Gulden wofür dem in den Tagesblättern veröffentlichten Prospekte zufolge die Baarsubskription am 14. Mai beginnt) und fuhr dann fort: Der nach Bestreitung der Zinsen und Amortisation der Prioritätsanlehen verbleibende Reinertrag war unzureichend, um ein 5 % Erträgniss der Aktien zu ergeben. Der Verwaltungsrath hat sich daher bemüssigt gesehen, den am 1. Januar d. J. fällig gewesenen Kupon der Aktien lediglich mit dem Betrage von 3,15 fl. zur Einlösung zu bringen, was zuzüglich des mit dem Betrage von 5,25 fl. eingelösten Julikupons eine 4 % Dividende für 1889 ergibt. Danach verbleibt ein restlicher Reinertrag von 82 457 fl., von welchem im Sinne der Statuten an Tantiemen des Verwaltungsrathes 54 100 fl. in Abzug zu bringen sind. Es stehen demnach noch 28 357 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungsrath schlägt vor, es habe eine Nachzahlung auf die für das abgelaufene Jahr eingelösten Aktienkupons gelegentlich der Einlösung des am 1. Juli 1890 fälligen Kupons nicht stattzufinden, daher dieser Kupon mit 5,25 fl. einzulösen sei. Der Ertragsüberschuss von 28 357 fl. sei dem Pensionsfonds mit Rücksicht auf dessen von Jahr zu Jahr sich steigernde Inanspruchnahme zuzuweisen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die staatsmännische Rede des Handelsministers von Bacquehem über die zoll- und handelspolitischen Aufgaben der Europäischen Völker angesichts der im Jahre 1892 ablaufenden Tarifverträge derselben hat ebenso sehr allgemein befriedigt, als das sozialpolitische Programm des Ackerbauministers in seiner Budgetrede verstimmt hat, welches jedoch offenbar missverstanden wurde, da es bei näherer Durchlesung keine ihm unterschobene kapitalsfeindliche Tendenz hat. Mit Ausnahme der Carl Ludwigbahn (195,75), deren vorerwähntes Jahresergebniss den Erwartungen nicht entsprach, waren die übrigen Bahnaktien in aufsteigender Richtung. Zur bevorstehenden Generalversammlung der Staatsbahn (222,75) wurden 170 000 Stück Aktien deponirt, welche noch nie dagewesene Betheiligung einen Parteienkampf vermuthen lässt. Die bekannt gewordenen Dividenden der Nordbahn (2700), Nordwestbahn (208), Elbethalbahn (222,75) und Südbahn (127,75) haben sehr befriedigt.

Aus Württemberg.

Aus der Kammer der Abgeordneten.

Am 24., 25. und 30. April d. J. fand die Berathung des Berichts der volkswirthschaftlichen Kommission über den Entwurf des Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in dem Rechnungsjahr 1890/91 statt. Der Gesetzentwurf, über dessen wesentlichen Inhalt wir in den Nummern 27, 28 und 29 d. Ztg. berichtet haben wurde unverändert nach dem Regierungsentwurf angenommen.

Aus den Verhandlungen ist als bemerkenswerth folgendes anzuführen. Der Mitreferent der Kommission, Oberbaurath v. Leibbrand, Abgeordneter des Bezirks Oberndorf, hatte den Antrag gestellt, die Bahn Waldenburg-Künzelsau nicht wie vorgeschlagen normalspurig, sondern mit Schmalspur auszuführen, der Antrag wurde jedoch abgelehnt.

Bei Berathung über Art. 3 des Entwurfs, „Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen" wurde von einem Abgeordneten die Vorlage von Plänen gewünscht. Vom Ministertisch wurde erwidert, es entspreche der seitherigen Uebung Pläne für beabsichtigte Geleiseänderungen und Bahnhoferweiterungen nicht vorzulegen, es seien verschiedene Gründe vorhanden, wogegen die künftige Vorlage der Pläne für Hochbauten keinem Bedenken unterliege.

Der Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht erwidert auf diesbezügliche Anfragen er sei bereit, wenn der Stand des sehr knappen bautechnischen Personals es erlaube, in das nächste Baugesetz zwei weitere Bahnen untergeordneter Bedeutung, nämlich die Zabergäubahn von Lauffen a/N. nach Brackenheim und Güglingen und die Bottwarthalbahn von Marbach nach Beilstein (Heilbronn) aufzunehmen. Auf eine Anregung des Berichterstatters v. Leibbrand erklärt der Ministerpräsident, dass gegen die Bearbeitung von Bahnprojekten durch Privattechniker von seiten der Eisenbahnverwaltung nicht das Geringste einzuwenden sei, sie wünsche und befördere dieselbe.

Bei der beantragten Vermehrung des Betriebsmaterials drückt der Berichterstatter den Wunsch aus, es möge die Gesammtheit der Anschaffungen der vaterländischen Industrie zugewendet werden. Die Maschinenfabrik in Esslingen sei so leistungsfähig, dass sie für Kleinasien, ja für Südafrika zu arbeiten habe, dass sich ihr der Weltmarkt geöffnet habe, wobei zu bemerken sei, dass die Kolonialpolitik in unserem eigenen Lande fruchtbringend zu wirken beginne. Auf den von einem Abgeordneten zum Ausdruck gebrachten Wunsch, die Heizung der Eisenbahnwagen zu verbessern, versichert der Ministerpräsident, es sei beabsichtigt, sämmtliche Württembergischen Personenwagen mit Dampfheizung zu versehen. Nur könne das Publikum nicht erwarten, dass man zu viele Wagen auf einmal aus dem Verkehr ziehe, um sie mit Dampfheizung auszustatten. Das müsse nach und nach geschehen. Auf die Anregung eines Abgeordneten, sog. Omnibuszüge einzuführen, erwidert Ministerialrath v. Balz: „Die Verwaltung habe das Bestreben, den Betrieb auf die thunlichst einfache Weise zu gestalten und werde auf den neuen Bahnen untergeordneter Bedeutung die Personenzüge so einrichten, dass sie als „Omnibuszüge" gelten können. Sie beabsichtige auch auf den bestehenden Bahnen, da wo es angezeigt erscheine, Sekundärzüge einzulegen, bei denen Abweichungen vom Bahnpolizeireglement zugelassen werden. Sie werde den Versuch machen, zunächst auf verkehrsreichen Strecken zur Hebung des Lokalverkehrs solche Omnibuszüge einzulegen. Durch Einlage solcher Züge lasse sich erreichen, dass auch an Orten, welche eine Haltestelle nicht haben, angehalten werde, ohne dass kostspielige Stationsanlagen nöthig werden."

Von seiten eines Abgeordneten wird der Wunsch geäussert, es mögen auf der diesen Herbst zu eröffnenden Strecke Tuttlingen-Sigmaringen offene Aussichtswagen verwendet werden wie auf der Badischen Schwarzwaldbahn, es sei das eine Touristenbahn ersten Ranges.

Bei Berathung des Art. 5 des Gesetzes, in welchem zu Vorarbeiten für eine direkte Verbindungsbahn zwischen Untertürkheim und Zuffenhausen 20 000 ℳ. und für eine direkte Verbindungsbahn zwischen Zuffenhausen und der Eisenbahnstation Hasenberg 10 000 ℳ., ferner zu Vorarbeiten für ein zweites Geleise auf der Bahnstrecke Hasenberg-Böblingen 10 000 ℳ. verlangt werden, entspinnt sich eine längere Debatte, da von mehreren Seiten angeregt wurde, die beabsichtigte Entlastung des Stuttgarter Bahnhofs durch andere Projekte, z. B. Erweiterung des Bahnhofs Stuttgart, Herstellung von Umgehungsbahnen in weiterer Entfernung von Stuttgart, wie Tübingen-Böblingen - Renningen - Vaihingen a/Enz - Mühlacker und Esslingen-Ludwigsburg usw. zu suchen. Die hierauf gestellten Anträge wurden abgelehnt. Der Präsident des Staatsministeriums Dr. Freiherr v. Mittnacht hob hervor, dass es sich nicht blos um eine Entlastung des Bahnhofs Stuttgart, sondern auch um die Entlastung der Strecke Cannstatt-Stuttgart-Zuffenhausen handle. Dagegen anerkenne die Eisenbahnverwaltung nicht, dass ein anderer Theil der Hauptbahn überlastet sei. Eine Verödung des Stuttgarter Bahnhofs durch Herstellung der Verbindungsbahnen sei keineswegs zu befürchten. Er sei bereit, über die Projekte auch auswärtige Techniker zu hören. Was das Projekt Tübingen - Böblingen - Renningen-Vaihingen a/E. - Mühlacker betreffe, so würden die Baukosten zusammen etwa 21 600 000 ℳ. betragen, die Linie hätte für den Transitverkehr keine Bedeutung, für diesen stehe die günstigere Linie Pforzheim - Horb - Immendingen zur Verfügung. Um die Heranziehung eines Transitverkehrs werde es sich um so weniger handeln können, als bekanntlich alle Bemühungen Württembergs mit letzterer Linie im Rheinisch-Westfälischen und Südwestdeutsch-Schweizerischen Verkehr den Badischen Bahnen gegenüber anzukommen, ohne Erfolg geblieben seien. Die Linie Tübingen-Böblingen-Stuttgart würde dem Verkehr zwischen der Landesuniversität und Stuttgart einige Vortheile bieten, obwohl diese Vortheile für den Personenverkehr gewöhnlich überschätzt werden, dies weist er durch Angabe der Fahrzeiten nach. Was die in den Vordergrund gestellte Frage betreffe, ob eine Linie Böblingen-Renningen oder die Linie Zuffenhausen - Hasenberg gebaut werden soll, so sei darauf hinzuweisen, dass die Linie Zuffenhausen-Hasenberg ausser der Entlastung des Bahnhofs Stuttgart und der Linie Stuttgart - Zuffenhausen von dem durchgehenden Güterverkehr wesentlich auch die Entlastung des Stuttgarter Bahnhofs im Lokalgüterverkehr in der Weise ermöglichen solle, dass die Hasenbergstation zu einem vollständigen zweiten Güterbahnhof Stuttgarts erhoben wird. Der letztere Zweck könne durch Ablenkung nach Zuffenhausen-Renningen-Böblingen-Hasenberg nicht erreicht werden. Die Regierung wisse genau, dass wenn sie nach Vollendung der Vorarbeiten für die Umgehungsbahnen später mit einer Exigenz zur Ausführung dieser Bahnen an das Abgeordnetenhaus herantreten würde, die Bewilligung dieser Exigenz keineswegs einfach von statten ginge, schon wegen der Höhe der in Betracht kommenden Summe. Sie sei daher schon jetzt darauf bedacht, alles erforderliche Material bis zu jenem Zeitpunkt beizuschaffen und alle Mittel und Wege, die zur Erreichung des Zwecks der Entlastung des Bahnhofs Stuttgart und der angrenzenden Strecken der Hauptbahn sich finden lassen, gründlich zu untersuchen. Ein bestimmter Plan der Regierung, ausschliesslich auf die Umgehungsbahnen gerichtet, stehe noch nicht fest. Wenn man mit weniger ausreiche, oder wenn es möglich wäre den Zweck zu erreichen auf irgend eine andere mögliche Weise, wo man wohlfeiler dazu käme, so könnte dies der Regierung nur erwünscht sein. Die Regierung sei es ja, die seiner Zeit den Nachweis zu erbringen habe, dass der Zweck nicht anders erreicht werden könne als durch die Umgehungsbahnen. Die Regierung glaube, es solle jetzt einmal ein Plan für ein Ganzes aufgestellt werden, für ein Ganzes, das auf längere Zeit und zwar gründlich dem Bedürfniss abhelfe, es solle nicht etwa blos geflickt werden.

Der Berichterstatter v. Leibbrand hatte beantragt, die Forderung von 10 000 ℳ. für Vorarbeiten für ein zweites Geleise auf der Strecke Hasenberg-Böblingen abzulehnen. Die Regierung hatte diese Forderung nicht vom Verkehrsstandpunkte aus, sondern vom betriebstechnischen Standpunkte aus hauptsächlich mit den ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der Strecke begründet, sie wurde, wie aus dem Gange der Verhandlungen hervorging, zu der Forderung mit veranlasst durch das am 1. Oktober 1889 auf dieser Strecke infolge eines Zusammenstosses mit einer leerfahrenden Lokomotive vorgekommene Eisenbahnunglück. v. Leibbrand führte aus, eine zweigeleisige Anlage biete keine unbedingte Sicherheit für den Bahnbetrieb, auch die Zugkreuzungen, die Aus- und Einfahrten in den Bahnhöfen, das Rangiren, die Beschaffenheit des Betriebsmaterials und die Unvollkommenheit der Dinge und der Menschen im Eisenbahnbetrieb überhaupt, tragen so viel Keime zu drohendem Unheil in sich, dass hiergegen die durch eine zweigeleisige Anlage bei schwach befahrener Bahn gebotene, etwas erhöhte Sicherheit nicht allzu schwer ins Gewicht falle. Redner verbreitete sich noch über die in der Presse seinerzeit vorgebrachten, wie er sich ausdrückt, zum Theil ganz unsinnigen Behauptungen bezüglich jenes Eisenbahnunglücks, betonend, er möchte nicht unterlassen hiergegen entschieden Stellung zu nehmen; eine Zeitung habe z. B., nachdem sie den Beamten Kopflosigkeit, Lässigkeit u. dergl. vorgeworfen, geschrieben, dass die Hauptschuld an dem System der eingeleisigen Bahnen liege, das einem „gesunden Eisenbahnsystem" Platz machen müsse. Er habe den Muth zu sagen: ich bewillige dieses zweite Geleise nicht, weil ich es für verkehrstechnisch nicht nothwendig halte.

Im späteren Verlaufe der Verhandlung kam v. Leibbrand nochmals hierauf zurück, indem er hervorhob, er habe nicht gesagt, dass alles Unsinn gewesen, was die Presse damals geschrieben, aber dass eine Reihe der allerunsinnigsten Aus-

lassungen damals zu lesen gewesen, daran halte er fest. Er bestreite damit durchaus nicht das Recht der Presse, öffentliche Schäden freimüthig zu besprechen, aber die Presse sollte sich auch besinnen, ob das, was ihr über Missstände zugetragen werde, auch wirklich vor der ruhigen Beurtheilung Stand halte, und sie sollte sich vorher über den wahren Sachverhalt erkundigen, ehe sie die öffentliche Meinung aufrege. Es sei damals nach dem Eisenbahnunglück eine gewisse Unsicherheit und Verwirrung unter dem Eisenbahnpersonal zu beobachten gewesen, welche theilweise direkt auf die Rechnung der Presse zu setzen sei, die blindlings auf die Eisenbahnverwaltung losgezogen und die Bediensteten damit in dem Vertrauen zu ihren Vorgesetzten irre gemacht habe.

Schaden der Staatskasse durch den Eisenbahnunfall vom 1. Oktober 1889 bei dem Wildpark-Haltepunkt.

Die volkswirthschaftliche Kommission der Kammer der Abgeordneten stellte an die Regierung die Frage, welchen Schaden an einmaliger und fortdauernder Aufwendung der Staatsbahn durch den oben genannten Eisenbahnunfall erwachsen und ob Einleitung zur Deckung desselben durch die Schuldigen getroffen worden sei. Aus der Antwort, welche der Präsident des Staatsministeriums, Dr. Freiherr v. Mittnacht, am 29. April d. J. in der Kammer der Abgeordneten gab, entnehmen wir folgendes:

1. der Schaden an Geleisen einschl. der Räumungsarbeiten beträgt . . . . 2 476 *M.*
2. der Schaden an Betriebsmitteln . . . . 38 169 „
3. an Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes wurden bis jetzt . . . . 27 823 „

bezahlt. Von den angefallenen 77 Entschädigungsfällen können 46 als erledigt betrachtet werden, 31 Fälle sind noch unerledigt. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen schätze die Entschädigungssumme, welche für Erledigung dieser 31 Fälle noch zu bezahlen sein dürfte, auf rund 175 000 *M.* Der Gesammtschaden, welcher der Eisenbahnverwaltung erwachse, werde sich auf 250 000—275 000 *M.* belaufen. Die Entschädigungen werden in verschiedenen Fällen als Renten zu bezahlen sein, sind aber in der Schätzungssumme kapitalisirt eingestellt.

Was die Anfrage bezüglich der Deckung des Schadens durch die Schuldigen betrifft, so bemerkte der Ministerpräsident, er glaube davon ausgehen zu dürfen, dass auch in der Kommission niemand daran gedacht habe, dass ein Schaden wie der bezifferte aus dem Vermögen eines Württembergischen Betriebs-Oberinspektors, eines Bahnhofsverwalters und einer Anzahl von Unterbediensteten gedeckt werden könne. Es werde doch gewiss nur ein ganz geringer Theil des Schadens sein, um dessen Deckung durch die Schuldigen es sich etwa handeln könne. Er mache darauf aufmerksam, dass der Kreis der Schuldigen verschieden gezogen werden könne. Der Ministerpräsident fasst nun die Verhältnisse des Falls, über welchen wir seinerzeit eingehend berichtet haben, nochmals zusammen, bemerkend, es sei hiernach kein Wunder, dass die Entscheidungsgründe des Gerichtshofes ausdrücklich festgestellt haben, „dass der Zusammenstoss ohne eine ungewöhnlich unglückliche Verkettung mitwirkender Zufälligkeiten nicht eingetreten wäre.“

Das Urtheil des Strafrichters sei bekanntlich nicht maassgebend für den civilrechtlichen Ersatz und die Regierung sei durchaus nicht an die Schuldigen allein gebunden, die vom Strafrichter verurtheilt wurden, sie könne den Kreis auch weiter ziehen; nur haben die Betreffenden höchst wahrscheinlich kein Vermögen. Dass in dem vorliegenden Fall irgend ein Betheiligter etwas bezahlen werde, ohne vom Richter dazu verurtheilt zu sein, das halte er für ausgeschlossen. Die Rechtsfrage werde noch einer weiteren Prüfung zunächst bei der Generaldirektion unterzogen. Sobald der Bericht hierüber eingelaufen sein werde, werde das Ministerium seine Entschliessung treffen und dann auch verantworten.

Der Berichterstatter dankte für die gegebene Auskunft und konstatirte, dass hiernach der Gesammtschaden sich wesentlich niederer beziffere als die Summen, die man in der Presse gelesen habe.

Aus Mexiko.

Wirthschaftliche Lage.

Der Englische Konsul in Mexiko, Sir Francis Deny, stellt in einem dem Auswärtigen Amt in London vorgelegten Bericht verschiedene Betrachtungen über die wirthschaftliche Entwickelung Mexikos an. Nach eingehender Würdigung der alljährlich steigenden Staatseinnahmen zeigt er, dass der Hafen Vera-Cruz noch immer der Haupthafen des Landes sei, da bei den dortigen Zollstellen $^{3}/_{5}$ (11 500 000 D.) der gesammten Zolleinnahmen zur Einhebung gelangten, während alle übrigen Häfen erst in weitem Abstande folgten. Die wichtigsten derselben: Progreso, Mazatlan, Paso del Norte und Laredo de Tamaulipas, ergeben jedes jährlich eine Zolleinnahme von etwas über 1 Million Dollars; Piedros Negras brachte im letzten Jahre 866 694 D. und Tampico — welcher nach anderer Meinung der Haupthafen der Zukunft sein wird — 0,5 Millionen Dollars; immerhin wird derselbe nach Vollendung der Monterey- und Nordwestbahn*), welche ihn mit dem Innern des Landes in Verbindung setzen soll, einen bedeutenden Aufschwung nehmen.

Die Ausfuhr hatte in den Jahren 1885/86 bis 1888/89 einen Werth von 44 647 215 bezw. 49 191 930, 48 885 908 und 60 158 423 Dollars; besonders bemerkenswerth ist der Aufschwung im letzten Jahre, indessen entfallen in den beiden Jahren 1887/88 und 1888/89 nicht weniger als 31 006 188 bezw. 38 785 275 D., also etwa 64 %, auf die Ausfuhr edler Metalle, so dass man von Gewerbe und Ackerbau im Lande keinen hohen Begriff haben kann. Gegen früher ist jedoch das jetzige Verhältniss gleichwohl ein gewaltiger Fortschritt, da ehemals bis 90 % der Ausfuhr in edlen Metallen bestand.

Unter den Bestimmungsländern der Ausfuhr stehen in erster Reihe die Vereinigten Staaten, nach denen in dem dreijährigen Zeitraum von 1886/87 bis 1888/89 Waaren im Werthe von 84 216 000 D. ausgeführt wurden; nächstdem kommt England mit 35 244 000 D., Frankreich mit 13 530 000 D. und Deutschland mit 5 926 800 D. für den gleichen Zeitraum. Die vielfachen Wechselbeziehungen zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten sind erst seit Vollendung der Centralbahn zu dem Maasse angewachsen, dass Mexiko sich jetzt in vollständiger wirthschaftlicher Abhängigkeit von seiner Nachbarin befindet. Im Jahre 1873, vor Bestehen der Centralbahn, hatte die Ausfuhr aus Mexiko nach den Vereinigten Staaten einen Werth von 6 430 163 D., im Jahre 1883 einen solchen von 16 739 097 D. und im letzten Jahre einen solchen von 31 059 626 D. und zwar 17 915 115 D. edle Metalle und 13 144 510 D. andere Waaren.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten entfaltet eine rege Thätigkeit, um allen Theilen des Landes die Verkehrsmittel der Neuzeit zu verschaffen; 45 052 km Telegraphenlinien verbinden alle Orte von einiger Bedeutung und ein Telephonnetz von 6 998 km ist kürzlich von einer Amerikanischen Gesellschaft eingerichtet worden.**) Die Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften sind in überreichem Maasse unterstützt worden, aber während die Regierung sich in dieser Weise beeilt, Eisenbahnen zu bauen, vernachlässigt sie die Herstellung neuer Landstrassen und die Unterhaltung der bestehenden; die Durchführung des diesem Verfahren zu Grunde liegenden Gedankens, dass die Eisenbahn alle anderen Verkehrsmittel ersetze, kann den Mexikanern theuer zu stehen kommen. Ein anderer schwarzer Punkt in der Zukunft Mexikos sind die den Eisenbahnen gewährten Unterstützungen; jetzt bilden dieselben noch keine sehr drückende Last, da der Staat zu diesem Zweck im laufenden Jahre nur 451 553 £ zu zahlen hat, aber im nächsten Jahre werden die Mexikanische Centralbahn, die Nationalbahn und die Internationalbahn allein 696 969 £ erfordern und in jedem folgenden Jahre werden sich die als Unterstützungen zu zahlenden Beträge auf lange Jahre hinaus derart vergrössern, dass sie wie ein Damoklesschwert über den Mexikanischen Finanzen schweben.

Trotz alledem ist aber nach der Meinung des Englischen Konsuls die Lage des Landes eine befriedigende und die Vorsicht der Regierung des Generals Diaz gestattet, der Zukunft ohne Besorgniss entgegenzublicken.

Konzessionsertheilung.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. an Antonio Pliego Perez, als Vertreter der Ixtalco-Eisenbahngesellschaft, für eine Bahn von Porfirio Diaz nach Arteaga, sowie von Molino nach Mexicaltzingo mit möglicher Verlängerung bis Ixtapalapa auf 50 Jahre;

2. an Salvador Malo für eine Bahn von Station Tehuantepec der Tehuantepec-Nationalbahn nach Oaxaca;

3. an Georges Wilson für eine mit 1,44 m Spurweite herzustellende Bahn von einem Punkte der im Bau begriffenen Interozeanischen Linie Tonala-Frontera nach dem am Stillen Meere nahe der Grenze von Guatemala gelegenen Hafen San Benito nebst Herstellung eines Hafendammes in San Benito. Die Kosten des innerhalb 15 Monaten herzustellenden Hafendammes sowie die bewilligte kilometrische Beihilfe von 8 000 D. sind in Staatsschuldverschreibungen, welche mit 5 % zu verzinsen und in 40 Jahren zu tilgen sind, zahlbar; die Fahrbetriebsmittel und sonstige Baumaterialien geniessen 15 Jahre lang Befreiung vom Einfuhrzoll;

4. an Azcue und Lazo für eine nach Wahl der Konzessionsinhaber breit- oder schmalspurig herzustellende Bahn von der zwischen den Stationen Mexiko und Vera-Cruz der Mexikanischen Bahn gelegenen Station Omelusco nach Tulancingo; die

---

*) Vergl. die weiter unten folgenden Mittheilungen.

**) Bezüglich der Länge des Mexikanischen Eisenbahnnetzes vergl. Nr. 10 S. 106 des lfd. Jahrg. d. Ztg.

Arbeiten an der die Linie Hidalgo-Ilanalapa schneidenden neuen Bahn sind vor dem 8 März 1891 zu beginnen und vor dem 8. März 1896 zu vollenden;

5. seitens der Gemeinde Tacubaya an Cerdan für eine in dem Thale von Mexiko laufende Bahn mit Zweigbahnen von Tacubaya nach den Mühlen, Ranchos, Haziendas und dem Friedhof von Dolores. Die Gemeinde überlässt der Unternehmung den Bahnhofs-Bauplatz für eine Summe von 20 000 D., während letztere die Beleuchtungsanlagen für die Kolonie Escandon herzustellen und die von ihr berührten Strassen und Abzugskanäle zu unterhalten verpflichtet ist.

6. Die Regierung des Staates Yucatan hat die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den sämmtlich zum Bezirk Motul gehörigen Orten Motul, Kini, Cemul, Telchac und Uci beschlossen.

Monterey- und Nordwestbahn.

Diese Bahn geht aus von Venadito an der Internationalbahn (im Staate Coahuila), berührt Monterey im Staate Nuevo Leon und endigt in Tampico am Meerbusen von Mexiko (im Staate Tamaulipas). Bisher sind 145 km dem Betriebe übergeben und fernere 209 km fertiggestellt, während die an der 740 km messenden Gesammtlänge noch fehlenden 386 km in 1½ Jahren vollendet sein werden. (Vergl. auch die Mittheilungen in Nr. 10 S. 107 des lfd. Jahrg. d. Ztg.)

Auf Grund der Konzession hat die Gesellschaft für jedes dem Betriebe übergebene Kilometer Eisenbahn eine Beihilfe von 8 000 D. vom Staate zu beanspruchen und demzufolge bereits 1'155 000 D. erhalten; neuerdings sind abermals 2 500 000 Dollars Schuldverschreibungen der Mexikanischen Regierung in London und Amsterdam zur Ausgabe gelangt, um die in Kürze fälligen Beihilfen zu bezahlen. Diese zum Kurse von 65 % ausgegebenen Schuldverschreibungen tragen 6 % Zinsen in Silber und sind innerhalb 40 Jahren zum Nennwerth in Silber zurückzuzahlen, doch hat der Staat schon nach Ablauf des 10. Jahres das Recht, diese Rückzahlung eintreten zu lassen.

Kr.

Die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft im Jahre 1889.

Auf dem Bahnnetze der Gesellschaft hat sich ununterbrochen seit dem Beginne ihres Betriebes von Jahr zu Jahr eine wesentliche Verkehrshebung als charakteristisches Merkmal für die andauernde Zunahme der Gemeinnützigkeit des Verkehrsmittels der Pferdeeisenbahnen gezeigt. Der Werth derselben für die Förderung des öffentlichen Wohls ist namentlich in den letzten Jahren mit dem Anwachsen der Bevölkerung Berlins und ihrer Verkehrsbedürfnisse wiederum recht ersichtlich zur besonderen Geltung gekommen. Die Zunahme der Bevölkerung hat naturgemäss eine, mit der wachsenden Nachfrage gleichen Schritt haltende Steigerung auch der Wohnungsmiethen in den inneren Stadttheilen im Gefolge gehabt, welche für die Mehrzahl der dort geschäftlich oder dienstlich verkehrenden Personen Veranlassung wurde, ihre Wohnungen nach den äusseren Stadttheilen und nächstgelegenen Vororten mit ihren weit billigeren Miethspreisen zu verlegen.

Für diesen grossen Bevölkerungskreis ist der regelmässig, schnell und billig zum Ziele führende Pferdebahnverkehr eine Einrichtung von wirthschaftlicher Bedeutung geworden. Diesem Verkehre dienen vorwiegend die eingerichteten grossen direkten Durchgangslinien, welche in entgegengesetzter Richtung gelegene äussere Stadttheile über die centralen Stadtgegenden hinweg mit einander verbinden.

Der Verkehr auf den Bahnen der Gesellschaft hat denn auch im Berichtsjahre unter der naturgemäss erst im Laufe desselben zur vollen Geltung gekommenen Einwirkung der gegen Ende 1888 durchgeführten, ausgedehnten Verstärkung des Betriebes in Verbindung mit anderen Thatsachen (günstiges Frühjahr, Ausstellung für Unfallverhütung) eine weitere Steigerung erfahren und dem Unternehmen eine wesentliche Mehreinnahme eingebracht.

Die Zahl der beförderten Personen ist, ohne dass eine ins Gewicht fallende Ausdehnung des Bahnnetzes oder eine erhebliche Vermehrung der Betriebslinien im Berichtsjahre stattgefunden hätte, von 102 150 000 in 1888 auf 114 400 000 in 1889, mithin um 12 250 000 = rund 12 % angewachsen, und dementsprechend ist auch die Einnahme aus der Personenbeförderung von 11 913 346,82 ℳ in 1888 auf 13 210 435,56 ℳ in 1889, sonach um 1 297 088,74 ℳ = 10,89 % gestiegen.

Die Gesammt-Betriebseinnahme bezifferte sich auf 13 398 569,82 ℳ, die Ausgabe auf 7 591 215,35 ℳ und der Ueberschuss auf 5 807 354,47 ℳ.

Im Jahre 1888 stellte sich dagegen das Gesammt-Betriebsergebniss in Einnahme auf 12 054 451,59 ℳ, in Ausgabe auf 6 512 107,30 ℳ, im Ueberschusse auf 5 542 344,29 ℳ.

Das Berichtsjahr weist hiernach zwar die erhebliche Mehreinnahme von 1 344 118,23 ℳ gegen das Vorjahr auf, derselben steht aber eine Mehrausgabe von 1 079 108,05 ℳ = 16,57 % gegenüber, welche den Mehrüberschuss gegen 1888 auf 265 010,18 ℳ beschränkt.

Die gegen 1888 minder günstige Gestaltung des Verhältnisses der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen — 1888 54,02 %, 1889 56,65 % — um 2,63 % im Berichtsjahre ist vorwiegend auf die Mehrkosten, welche die bedeutend erhöhten Anforderungen an die Betriebsleistungen und das Steigen der Hafer- und Strohpreise verursacht haben, sowie auf die Nachwirkung der in den Vorjahren und insbesondere in grösserem Maassstabe im Juni 1888 eingeführten, die Nutzbarkeit der Anlagen immerhin beeinträchtigenden Tarifverbilligungen zurückzuführen. Die Bedürfnisse der ausserordentlichen Verkehrszunahme erforderten umfassende Betriebsverstärkungen, die, wie schon in früheren Geschäftsberichten wiederholt ausgeführt worden, bei Strassenbahnen stets kostspielige Betriebsaufwendungen im Gefolge haben, weil jede Mehrleistung die Neueinstellung von Betriebsmaterial an Wagen und Pferden, sowie die Vermehrung der Bedienungsmannschaften erheischt. Zur Durchführung dieser Betriebsverstärkungen musste denn auch der Bestand an Pferden um 421 Stück, an Wagen um 51 Stück erhöht und ferner das Betriebspersonal um 374 Köpfe vermehrt werden. Durch diese Betriebsmittel- und Personalvermehrungen, die Gehaltsaufbesserungen eines grossen Theils der Beamten und Bediensteten, sowie durch das Steigen der Preise für das Kornfutter- und Strohmaterial sind die Ausgaben auf den berührten Konten und unter diesen für den Hufbeschlag um 28 100 ℳ, für Futter- und Streumaterial um 452 700 ℳ, für die Unterhaltung der Wagen um 43 800 ℳ, für Gehälter und Löhne um 393 700 ℳ und für Dienstkleider um 17 066 ℳ höher als in 1888 in Rechnung zu stellen gewesen. Auch für Miethspferde zur aushilfsweisen Bewältigung des Ausnahmeverkehrs an Sonn- und Festtagen ist eine Mehrausgabe von 9 400 ℳ und für die Unterhaltung des Bahnkörpers eine Mehraufwendung von 112 700 ℳ als in 1888 erforderlich geworden.

Ausser diesen, die Betriebsrechnung direkt belastenden Mehraufwendungen kommt für den vorliegenden Geschäftsabschluss weiter in Betracht, dass die vertragsgemäss an die Stadtgemeinde Berlin von der Bruttoeinnahme aus der Personenbeförderung zu entrichtende prozentuale, von Million zu Million sich erhöhende Abgabe von 7 % (für 11 bis 12 Millionen Mark) in 1888, auf 7½ % (für 13 bis 14 Millionen Mark) in 1889 und damit die Leistung an Abgabe und Rente um 166 584 ℳ gestiegen ist, sowie ferner, dass für Verzinsung der bisher begebenen 5 Millionen Obligationen zweiter Ausgabe höhere Beträge in Rechnung zu stellen waren.

Unter diesen Verhältnissen ist es erklärlich, dass trotz der erheblichen Mehreinnahmen nur 2 466 929,68 ℳ gegen 2 468 016,68 ℳ in 1888 als Reingewinn zur Verfügung geblieben sind, ein Betrag, der — nach Ueberweisung von 80 727,13 ℳ (gegen 123 013,45 ℳ in 1888) an den damit seine volle, durch Statut vorgesehene Höhe erreichenden Reservefonds — gestattete, der Generalversammlung eine Dividende von 12½ % in Vorschlag zu bringen, welche von derselben genehmigt wurde.

Das Bahnnetz der Gesellschaft, welches am Beginne des Berichtsjahres 229,3 km Geleise umfasste, hat im Laufe desselben durch den Neubau einer Bahn nach Reinickendorf usw. eine Ausdehnung von 234 176 m Geleisen (etwa 32 Deutsche Meilen) erreicht.

Der Wagenpark der Gesellschaft bestand am Schlusse des Berichtsjahres aus 244 Verdecksitzwagen, 380 Zweispännerwagen ohne Verdecksitze und 235 Einspännerwagen, zusammen aus 859 Wagen; der Pferdebestand bezifferte sich Ende 1889 auf 4 590 Stück, welche durchschnittlich mit 364,43 ℳ gegen 369,19 ℳ in 1888 zu Buche stehen.

Der Durchschnittspreis des Tagesfutters und Streumaterials für ein Pferd stellte sich im Berichtsjahre auf 1,57 ℳ gegen 1,422 ℳ in 1888.

Das im Dienste der Gesellschaft befindliche Personal umfasste am Ende des Berichtsjahres 3 274 Personen.

Nach den Geschäftsberichten der Gesellschaft sind bis Ende 1889 für rund 235 km Bahnbauten einschliesslich der Obligationen-Tilgungsbeträge 19 131 333,24 ℳ ausgegeben; davon entfallen auf das Berliner Gebiet und die von der Berliner Gemeinde zu unterhaltenden Verkehrswege nach Abzug der mit 20 ℳ für das laufende Meter veranschlagten Geleise-Herstellungskosten für Pflasterungen, Entwässerungsanlagen, Brückenbauten, Grundstücks- und Terrainerwerbungen zu Strassenverbreiterungen, mithin für gemeinnützige Verbesserungen der Verkehrswege, deren Kosten der Stadtgemeinde durch die Gesellschaft erspart worden sind = 13 709 333,24 ℳ.

Ausser diesem Betrage sind von der Gesellschaft bis Ende 1889 verausgabt worden: an Umpflasterungskosten 815 440 ℳ, an Pflasterrente 1 855 590 ℳ, an durch die Kanalisationsausführungen in den Strassen entstandenen Kosten 355 438 ℳ, an Strassenreinigungs- und Schneeabräumungskosten 1 578 676 ℳ, an Abgabe von der Bruttoeinnahme aus der Per-

sonenbeförderung 5 606 517 ℳ, in Summa 10 211 661 ℳ; an Chausseegeld 148 203 ℳ, an Gemeinde-Einkommensteuer 520 686 ℳ, an verschiedenen Steuern und Abgaben 164 098 ℳ, in Summa 832 987 ℳ.

Hieraus ergibt sich Ende 1889 eine Gesammtleistung der Gesellschaft im Gemeindeinteresse von 24 753 982 ℳ.

Die im Berichtsjahre an die Stadtgemeinde gezahlte Abgabe, Pflasterrente, die verschiedenen Steuern, sowie die Leistungen an Pflasterkosten, Chausseegeld und Strassenreinigung beziffern sich auf rund 1 700 000 ℳ, mithin auf 9,94 % des Anlagekapitals. Wird der an die Aktionäre als Dividende zur Zahlung kommende Betrag von 2 137 500 ℳ der Abgabe an die Stadt mit 985 600 ℳ gegenübergestellt, so ergibt sich für letztere 5,76 %, für erstere 12 50 % des Anlagekapitals.

Berliner Pferdeeisenbahn, Kommanditgesellschaft auf Aktien (J. Lestmann & Co.).

Der Geschäftsbericht für 1889 erwähnt eingangs, dass die neue Linie nach dem Kriminalgerichtsgebäude in Moabit dem Betriebe werde binnen ganz kurzer Zeit übergeben werden können. Die direkte Pferdebahnverbindung zwischen dem Lützowplatz und dem Kupfergraben wurde bereits am 29. Juli 1889 eröffnet. Der Werth dieser Erweiterung zeigt sich dadurch, dass die Einnahmen der Linie in den Monaten August bis Dezember von 14 488 ℳ im Jahre 1888 auf 23 447 ℳ im Jahre 1889 gestiegen sind. Die Betriebsresultate ergaben auf allen Linien mit Ausnahme der Hauptbahn eine Steigerung des Verkehrs. Auch auf der Hauptbahn brachte der Lokalverkehr gegen das Vorjahr ein Mehr von 125 173 Fahrgästen; dagegen sank im durchgehenden Verkehr die Zahl der Fahrgäste um 129 988 Personen, was wesentlich darin seinen Grund hat, dass der Fremdenverkehr in Charlottenburg geringer war als in den früheren Jahren. Die auf den andern Linien erzielten Mehreinnahmen von 25 005 ℳ wurden infolge dessen durch die Mindereinnahme der Hauptbahn auf den Betrag von 5 534 ℳ reduzirt. Der Reingewinn für 1889 hätte demnach dieselbe Höhe wie im Vorjahre erreichen müssen, wenn nicht eine aussergewöhnliche Steigerung der Fouragepreise eingetreten wäre, die eine Mehrausgabe von nahezu 1,50 % des Aktienkapitals verursacht hat. Die Betriebseinnahmen ergaben 688 654 ℳ gegen 683 120 ℳ im Jahre 1888. Befördert wurden 4 905 620 Personen gegen 4 649 010 Personen im Vorjahre. Der Pferdebestand belief sich Ende Dezember 1889 auf 293 Stück gegen 304 Stück Ende 1888. Das Personal hat infolge der Verlängerung der Zoologischen Gartenlinie bis zum Lützowplatz verstärkt werden müssen; am Schlusse des Jahres befanden sich 232 Personen im Dienst. An Steuern, Renten und sonstigen Abgaben waren 50 493 ℳ (gegen 49 582 ℳ in 1888), an Feuerversicherungs-Prämien 1 006 ℳ, an Unfallentschädigungen und Prämien 6 788 ℳ, an Beiträgen zur Betriebskrankenkasse 2 297 ℳ zu zahlen. Die Gesammtkosten des Betriebes stellten sich einschliesslich der Amortisationskosten auf 658 571 ℳ gegen 621 860 ℳ in 1888. Dagegen die Einnahme: aus dem Betriebe auf 688 654 ℳ, an Pacht und Miethe 5 344 ℳ, an Zinsen 4 610 ℳ, zusammen 698 810 ℳ, gegen 694 676 ℳ in 1888. Der Ueberschuss von 40 238 ℳ erhöht sich durch den Saldovortrag vom Vorjahre auf 40 594 ℳ. Hiervon gehen ab: zum Reservefonds 5 % 2 011 ℳ, für Tantiemen 8 011 ℳ, so dass 30 570 ℳ zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben. Hiervon kommt nach Beschluss der Generalversammlung eine Dividende von 1,5 % zur Vertheilung.

Neue Berliner Pferdeeisenbahn.

Nach dem vorliegenden Jahresbericht für 1889 wurden befördert 13 245 000 gegen 10 210 000 Personen im Jahre 1888, mithin gegen das Vorjahr mehr 3 035 000 Personen — und ist infolge dessen auch eine Steigerung der Einnahmen auf 1 588 751 ℳ gegen 1 245 423 ℳ im Vorjahre, mithin eine Mehreinnahme von 343 328 ℳ gegen 1888 zu verzeichnen. Trotz dieser günstigen Umstände steht der erzielten Mehreinnahme aber eine gegen das Vorjahr um 302 700 ℳ erhöhte Ausgabe gegenüber, so dass die Aktionäre wiederum keine Dividende erhalten können. Die Mehrausgaben sind eine Folge der Verkürzung der täglichen Dienstzeit, Vermehrung und höhere Besoldung des Personals. Auch die höheren Futterpreise fallen bedeutend ins Gewicht. Die Ausgaben hierfür belaufen sich auf 350 622 ℳ bei einem durchschnittlichen Pferdebestande von 592 Stück gegen 255 531 ℳ bei einem Durchschnittsbestande von 488 Pferden in 1888. Entsprechend dieser Mehrausgabe stellte sich auch der Preis für eine Futterration für den Tag und das Pferd auf 1,621 ℳ gegen 1 432 ℳ in 1888 = 0,189 ℳ höher als im Vorjahre. An die Stadtgemeinde mussten 114 984 ℳ = 7,24 % der ganzen Betriebseinnahme als Abgaben gezahlt werden. Einem Spezialreservekonto sind für schwebende Prozesse 23 000 ℳ überwiesen worden. Die Generalversammlung, in welcher 1000 Aktien vertreten waren, genehmigte die auf der Tagesordnung stehenden Gegenstände.

Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg.

Nach dem Jahresbericht sind im Jahre 1889 insgesammt vereinnahmt 3 809 048 ℳ gegen 3 380 653 ℳ im Vorjahre; davon erforderten die Betriebsausgaben 2 839 508 (gegen 2 357 590) ℳ, so dass nach Abzug der sonstigen Geschäftsspesen ein Gewinn von 828 101 (gegen 890 034) ℳ bleibt. Für Abschreibungen gelangen davon 467 926 (493 659) ℳ zur Verwendung, dem Reserve- und dem Extrareservefonds werden 18 065 (20 046) ℳ zugeführt und die Aktionäre erhalten 325 000 ℳ als Dividende von 5 (5½) %. An Tantieme wurden gezahlt 17 108 (18 827) ℳ. Die Frequenz der Linien der Gesellschaft ist gestiegen von 20 826 943 Passagieren im Jahre 1885 auf 25 595 719 im Jahre 1888 und auf 29 305 036 im Jahre 1889. Obwohl demnach gegen das Vorjahr eine Zunahme der Personenfrequenz um 3 709 317 Passagiere zu verzeichnen gewesen ist, hat diese Zunahme auf das Geschäftsresultat nicht günstig einwirken können, da sie in der Hauptsache durch neue Linien und durch vermehrten Betrieb, welche selbstverständlich auch grössere Ausgaben verursachten, hervorgerufen wurde, während die vermehrte Einnahme auf den übrigen Linien durch höhere Futterpreise und Löhne mehr als aufgewogen worden ist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Die Nachträge II vom 1. Mai d. J. zu den Heften C 1 und 3 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs, welche eine theilweise Neuauflage des Haupttarifs bilden, enthalten in den Ausnahmetarifen L für Blei und O für Roheisen aller Art insofern einen Druckfehler, als diese Frachtsätze von und nach den Niederländischen Hafenstationen gelten, während dieselben wie im Tarife vom 1. April 1888 nur für die Ausfuhr von Deutschland in der Richtung n a c h den Niederländischen Hafenstationen Gültigkeit haben sollen. Dieser Druckfehler wird hiermit berichtigt und gelten unter Wahrung der gesetzlichen Publikationsfrist die Frachtsätze vom 1. Juli d. J. ab wieder nur n a c h den Niederländischen Hafenstationen.

Elberfeld, 14/5. 1890. (1063)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Mit Bezug auf § 14 al. 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir zur Kenntniss, dass auf der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz wegen Dammrutschung in der Strecke Kornitz-Dzbell der Güterverkehr am 2. d. M. bis auf weiteres eingestellt wurde.

Wien, am 9. Mai 1890. (1064)

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Am 20. d. M. treten für gemahlene Thomasschlacke (Phosphatmehl) in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Ausnahmesätze in Kraft:

nach	von Bubenc im Theil II, Heft 1	von Teplitz-Waldthor im Theil III
Aschenbornschacht	1,11	1,26
Breslau O. S. u. Freib. Bahnhof	0,90	—
Falkstädt	1,22	1,23
Glogau	1,03	—
Koschmin	1,15	1,12
Kröben	1,19	0,99
Lissa i/P.	1,11	0,91
Morgenroth	1,10	1,25
Oels	0,97	0,94
Pempowo	1,16	1,01
Rawitsch	1,04	0,98
Schroda	1,26	1,18
Sibyllenort	0,94	0,91
	im Theil II, Heft 3	
Wreschen	1,27	1,15
	Mark für 100 kg	

Breslau, den 14. Mai 1890. (1065)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Die in den Tarifheften I bis IV, VI und VII enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Austern von Vlake, Station der Niederländischen Staatsbahn, finden mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung auf den Verkehr von der Station Kruiningen.

Köln, den 14. Mai 1890. (1066)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande findet vom 1. k. Mts. an für Europäisches Stammholz von Engelmannsreuth nach Münden i/H. ein direkter Frachtsatz von 1,19 ℳ pro 100 kg, unter den im Ausnahmetarif 14 näher bezeichneten Bedingungen, Anwendung.

Hannover, den 12. Mai 1890. (1067)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verwaltungen.

Mit dem 15. Mai 1890 wird die Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn in den Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für die Station Stendal der Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg unter Zuschlag von 11 km zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 12. Mai 1890. (1068)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) kommt mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der II. Nachtrag zum Theil V Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1888 (Ausnahmetarif für Kohlen aus Böhmen) zur Einführung, welcher Frachtsätze für verschiedene Württembergische und Badische Stationen, sowie geänderte Zechenbahnfrachten enthält.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Endbahnen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 11. Mai 1890. (1069)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni l. J. gelangt zum **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. September 1889** der Nachtrag II, enthaltend Frachtsätze für Breitenaich und Haiding im Verkehr mit Würzburg, sowie Ergänzungen der Zuschlagstabellen, zur Einführung.

München, am 9. Mai 1890. (1070)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 20. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen Gross-Opatowitz und Triebitz einerseits und Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof), Hainsberg, Löbau, Niedersedlitz und Radeberg andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 (gewöhnliche Thonerde, lose oder in Säcken verpackt) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 10. Mai 1890. (1071)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 15. d. Mts. tritt zu unserem Lokalgütertarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten verschiedenen Ausnahmetarifen ermässigte Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen sämmtlichen Stationen, ferner Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben.

Oels, den 12. Mai 1890. (1072

Direktion.

Mit dem 15. Mai d. J. findet der Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen auch Anwendung im Verkehr von Pakosch nach sämmtlichen Stationen des diesseitigen Bezirks und der übrigen Preussischen Staatsbahnen.

Bromberg, den 8. Mai 1890. (1073)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlen- etc. Verkehr. Die Station Wanlin der Belgischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güterverkehr vom 1. Oktober 1888 resp. 1. Januar 1889 und zwar mit den für Station Sombreffe bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 11. Mai 1890. (1074)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 18. Mai 1890 ab wird die Station Erbenheim der Hessischen Ludwigsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 15 für Steine des Spezialtarifs III mit den für die Station Wiesbaden H. L. B. in diesem Ausnahmetarife bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 14. Mai 1890. (1075)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Spezialtarif vom 1. März 1886 für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen. (Nachtrag V.) Zu dem obgenannten Tarif tritt am 1. Juni 1890 ein Nachtrag V in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für neu einbezogene Stationen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1890. (1076)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreich. Staatsbahnen, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Vinkove-Brckaer Lokaleisenbahn tritt am 1. Juni l. J. ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft, durch welchen der vom Tage der Betriebseröffnung gültige Tarif dieser Bahn sammt den beiden Nachträgen ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen für 30 kr. per Stück erhältlich.

Budapest, am 10. Mai 1890. (1077)

Die Direktion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Herausgabe eines neuen Tarifes der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 1. Juli 1890 tritt ein neuer Tarif für sämmtliche Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn in Wirksamkeit. Mit dem gleichen Tage werden ausser Kraft gesetzt:

Die Tarife vom 15. November 1871 sammt den Nachträgen I bis XV — deren II. Auflage vom 1. November 1873 sammt den Nachträgen I bis XI — deren III. Auflage vom 15. Oktober 1877 sammt den Nachträgen I bis IX, sowie die zugehörigen Gebührenberechnungs- und Steuerzuschlags-Tabellen.

Die mit Gültigkeit vom 1. Januar 1883 herausgegebene Waarenklassifikation.

Die mit Gültigkeit vom 1. Januar 1883 herausgegebenen „Allgemeinen und besonderen Bestimmungen" für Güter im Frachtenverkehre.

Der Ausnahmetarif für Ziegel in Wagenladungen auf Entfernungen bis 175 km, gültig vom 1. Januar 1890.

Der Spezialtarif für Brennholz und Sägespähne in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf) und Hetzendorf, gültig vom 1. Januar 1883.

Der Ausnahmetarif für Eis und Schnee in Wagenladungen, gültig vom 1. Januar 1881.

Der Ausnahmetarif für Ochsen, Stiere und Kühe in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf), gültig vom 1. Januar 1882.

Die mittelst Kundmachung Z 10174/C 1 vom 30. Oktober 1878 publizirten Schleppbahngebühren von Sissek nach Galdovo.

Exemplare dieses neuen Tarifes werden bei unserer kommerziellen Direktion in Wien, bei unserer Betriebsdirektion in Budapest und bei allen grösseren gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 1,50 fl. per Stück rechtzeitig zu erhalten sein.

Wien, am 15. Mai 1890. (1078)

Die Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Crefelder Eisenbahn. Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr in Kraft.

Derselbe enthält Abänderung der Tarifbestimmungen für Arbeiter-Wochenbillete.

Exemplare des Nachtrages können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, den 8. Mai 1890. (1079)

Die Direktion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 30. April 1890 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XXII. Verloosung der Prioritäts-Obligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. Silber, wurden folgende 230 Nummern gezogen:

33 73 77 80 334 362 420 449 477 544 598
607 658 728 876 981 1078 1214 1215 1265
1415 1437 1494 1637 1690 1707 1725 1810
1831 1857 1866 1930 1949 1984 1999 2117
2180 2195 2282 2331 2349 2540 2557 2595
2623 2653 2717 2743 2757 2758 2782 2916
2925 3004 3029 3165 3184 3238 3262 3293
3343 3641 3789 3881 3935 3963 4027 4035
4076 4314 4374 4440 4445 4481 4486 4571
4638 4672 4717 4791 5042 5060 5124 5262
5377 5492 5946 5970 6037 6047 6057 6123
6126 6155 6233 6265 6306 6317 6610 6882
6886 6977 7204 7232 7345 7385 7391 7521
7568 7620 7720 7722 7761 7803 7860 8022
8075 8095 8178 8217 8241 8383 8484 8544
8606 8610 8655 8659 8691 8744 8802 8899
8996 9119 9185 9203 9266 9316 9388 9430
9448 9536 9601 9766 9778 9940 9971 9995
10038 10153 10168 10283 10354 10495 10627
10641 10694 10701 10802 11035 11120 11130
11197 11283 11284 11303 11318 11324 11405
11454 11461 11518 11832 11900 11918 12079
12182 12221 12355 12365 12515 12522 12552
12586 12741 12845 12854 12918 12923 13063
13111 13290 13375 13463 13680 13711 13741

13835 13924 13929 13952 14006 14019 14286 14300 14308 14448 14659 14676 14778 14958 14981 15001 15231 15255 15374 15415 15455 15660 15758 15778 15898 15919 15988 15998 16142 16151 16258 15385 16405.

Vom 1. August 1890 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Kupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei, in Reichsmark umgerechnet, nach demjenigen Wiener Kurse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Breslau: Herr E. Heimann,
„ Frankfurt a/M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt,
„ München: die Bayerische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1890 auf, und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1890 fällig werdenden Kupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung 1882: Nr. 7570 7798 11503.
„ 1883: „ 9650.
„ 1885: „ 451 841 1508 8295 11973 12970.
„ 1886: „ 1701 3353 5839 7552 15436.
„ 1887: „ 1106 4704 6220 11358 11684 11808 13335.
„ 1888: „ 2505 3340 4138 4316 4454 4561 4630 6731 7115 7279 7553 8250 8253 10265 11561 14352 14768 15583.
„ 1889: „ 338 561 2335 2625 2720 2741 3168 4307 4543 4560 5114 6603 6738 6962 7556 7772 8299 9201 9855 9977 10614 14298 14445

Wien, den 30. April 1890. (1080)
Der Verwaltungsrath.

6. Verdingungen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an

850 Satzachsen oder deren einzelne Theile,
1 700 Tragfedern und
3 200 Spiralfedern,

welche innerhalb 2 bis 14 Monaten zu liefern sind, zu vergeben.

Die Bedarfszusammenstellung, technischen Vorschriften, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht beim technischen Büreau auf, von welchem sie auch auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 2 ℳ bezogen werden können.

Angebote auf die ganze oder einen Theil der Lieferung wollen bis Freitag, den 30. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, mit der Aufschrift: „Lieferung von Wagenbestandtheilen“ versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 12. Mai 1890. (1081)
Königliche Generaldirektion
der Württemb. Staatseisenbahnen,
Bauabtheilung.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schweisseisen, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Eisenblech, Radreifen, Gusseisen, Hartgussräder, alte gusseiserne Isolatoren mit Spannköpfen sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 23. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Oldenburg, den 13. Mai 1890. (B1082)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 40. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Mai 1890.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Juni ab gültige Sommer-Fahrplan der Main-Neckarbahn bei.

Inhalt:

Strassenbahn-Hoheitsrecht in Deutschland.

Von Dr. Karl Hilse in Berlin.

Das Strassenbahn - Hoheitsrecht ist der Inbegriff der Hoheitsrechte der Staatsgewalt über die Strassenbahnen. Dieselben sind lediglich ein Ausfluss der staatlichen Wege-Hoheitsrechte und deshalb nicht regaler Natur. Den Strassenbahnbetrieb hat bisher nirgends in Deutschland der Staat sich als Einnahmequelle vorbehalten, demgemäss ihn Dritten nur gegen entsprechende Abgabe und Vortheile zur Ausübung überlassen oder als Selbstbetrieb zur Vermehrung der Staatseinkünfte ausgeübt. Vielmehr hat er den Strassenbahnen die Natur öffentlicher Strassen und Verkehrsanstalten belassen, sowie der herrschenden Auffassung über den Inhalt des Wege-Hoheitsrechtes entsprechend sich darauf beschränkt, das Recht der Gesetzgebung und Aufsicht über dieselbe zum Zwecke der Förderung des öffentlichen Verkehrs auszuüben. Selbst wo er Eigenthümer des Strassenkörpers ist, in welchem die Schienenwege ruhen, hat er aus dieser Benutzung bisher nur Ausgaben zu vermeiden bezw. zu decken, nicht aber Einkünfte zu ziehen versucht. Die Strassenbahnen bieten bisher nirgends die Quelle von Staatseinkünften. Insbesondere wird z. B. in Preussen die Eisenbahnsteuer von ihnen nicht erhoben, so dass auch hier das Strassenbahn-Hoheitsrecht sich auf die Ausübung der reinen Herrschaftsrechte beschränkt.

Um in betreff der Strassenbahnen als öffentlicher Wege und Verkehrsanstalten die Staatszwecke zur Erfüllung zu bringen, muss dem Staate zustehen eine Mitwirkung bei:

a) ihrer Anlage durch die Feststellung, dass die Verwendung der Strasse nicht etwa deren Bestimmung zuwiderlaufen und den auf sie angewiesenen sonstigen Verkehr beeinträchtigen oder die allgemeine Ordnung stören würde,
b) ihrem Betriebe zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Sicherheit, Ruhe und Ordnung, sowie zur Abwendung von Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigenthum,
c) der Fahrpreisbildung, um einer Uebertheuerung der Fahrgäste zur Bereicherung der Unternehmer vorzubeugen,

sowie ferner

d) die besondere Inanspruchnahme der Strassenbahnen für einzelne Zweige der Verwaltung, z. B. Landesvertheidigung,
e) das Recht der Sondergesetzgebung behufs ihrer Einfügung in die sonstige Verkehrs- und Wirthschaftsordnung,
f) das Recht der Betriebsuntersagung oder -beschränkung.

Dieselben machen das Hoheitsrecht der Strassenbahnen aus.

Strassenbahnen, die im Eigenthum oder Betriebe des Reichs oder eines Bundesstaates sich befinden, gibt es in Deutschland zur Zeit noch nicht. Man kennt vielmehr nur:

a) Gemeindebahnen, die zwar aus Gemeindemitteln hergestellt sind, deren Betrieb indess die Gemeinde nur vereinzelt selbst besorgt, überwiegend vielmehr verpachtet hat und damit durch Dritte auf deren Rechnung besorgen lässt;

b) Privatbahnen, bei denen Eigenthum und Betrieb in einem Privatunternehmer zusammentreffen.

Mithin geht dem Reiche oder Staate das Recht der Verwaltung hinsichtlich der Strassenbahnen ausnahmslos ab und besteht nur das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung bezw. zur Gesetzgebung.

Die Gesetzgebung über das Strassenbahnwesen steht in erster Stelle dem Reiche zu, was einerseits aus der sinngemässen Anwendung der Reichsverfassung Artikel 4, wonach das Bahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung seitens des Reichs und seiner Gesetzgebung unterliegt, und andererseits aus dem Umstande zu folgern ist, dass seine Hauptquelle die Gewerbeordnung — also ein Reichsgesetz — bildet. Sie ist indess reichsgesetzlich, soweit es sich um die Sonderverhältnisse für den jeweiligen Ort handelt, den Ortspolizeibehörden übertragen, indem die denselben durch Gewerbeordnung § 37 anvertraute Regelungsbefugniss nach dem Verwaltungsgerichtsgebrauche das Recht umfasst, Strassenbahnordnungen für den Verwaltungsbereich zu erlassen. Die einzelnen Bundesstaaten sind dagegen in dem Gesetzgebungsrechte hinsichtlich des Strassenbahnwesens nicht mehr völlig unabhängig, dürfen nämlich keine dem Reichsrechte widerstreitende Satzung geben.

Die Aufsicht über Bau, Betrieb, Verwaltung der Strassenbahnen ist nach reichsgesetzlicher Vorschrift zunächst durch die Ortspolizeibehörden auszuüben, woraus indess nicht folgt, dass sie den Landes- oder Reichsbehörden entzogen ist, welche vielmehr im geordneten Wege ein Eingriffsrecht bezw. eine Oberaufsicht haben.

Die Ausübung des Strassenbahn-Hoheitsrechtes ist also getheilt und insofern eigenthümlich gestaltet, als die Strassenbahnen unterliegen:

a) der ortspolizeilichen Regelungsbefugniss,
b) dem Verkehrs-Hoheitsrechte des Bundesstaates, dem sie angehören,
c) dem Reichsverkehrs-Hoheitsrechte.

Danach weichen Strassen- und Eisenbahn-Hoheitsrechte nicht unwesentlich von einander ab. Das letztere wird nämlich zur Vermehrung der Staatseinkünfte benutzt, theils in Form der Selbstausführung und des Selbstbetriebes, theils durch die Auflage unentgeltlicher Leistungen zu Gunsten der Post und der Eisenbahnabgabe, sodass es mit gewissen Regalen bezw. privatgewerblichen Rechten vermengt wird. Der Ortspolizeibehörde ist hier fast jede Mitwirkung benommen; die Ausübung geschieht vielmehr von der Central-Verwaltungsstelle aus, wenn die Gesetzgebung zwischen Reich und Bundesstaaten getheilt ist.

Ausserdem hat die Gemeinde in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin des Strassenkörpers bei Anlage und Betrieb von Strassenbahnen zwar mitzuwirken, doch entspringt ihr diesbezügliches Recht einem anderweiten Rechtsgrunde und fliesst keineswegs aus dem Hoheitsrechte, mit dessen Rechtsnatur es nicht das Allergeringste zu thun hat.

Aus Indien.

Das Leben der Hindus nimmt von vielen Seiten unser Interesse in Anspruch, denn die Bewohner Indiens haben eine nicht unbedeutende Stufe der Kultur erstiegen. Allerdings gehört diese Stufe einem lange vergangenen Dasein an, sie passt weder für unsere Zeit mit ihrem scharfen Vorwärtsdrängen, noch ist sie unserem sittlichen Wollen angemessen, dies letztere nicht, weil die Hindus nicht nur auf einem untergeordneten intellektuellen, sondern auf einem untergeordneten moralischen und religiösen Standpunkt stehen.

Die Frage über die Reform der Hindus kann niemand gleichgültig lassen. Es gilt hier dem Wohl oder Wehe eines ungeheuer grossen, ursprünglich vorzüglich begabten Volkes von über 150 Millionen Seelen. Die Engländer haben über eine solche Reform meist drei verschiedene Hauptansichten. Die eine leugnet ihre Möglichkeit überhaupt. Unter dem Zugeständniss derselben drängt die zweite auf eine religiöse Umwandlung und zwar vermittelst der Autorität des Staates und aller Hilfsquellen desselben mit Ausnahme des Zwanges, während die dritte eine intellektuelle und moralische Reform als die Hauptsache anstrebt, positive Religion ganz und gar von dem Bereiche ihrer Thätigkeit ausschliesst und eine religiöse Umwandlung lediglich dem Einfluss der Zeit überlässt. Unter den Engländern halten die meisten eine Umgestaltung der Hindugesellschaft für unmöglich. Der grösste Theil der Hindu selbst wird sie entweder nicht wollen, weil er in seinen Einrichtungen und Zuständen das reinste Urbild der Vollkommenheiten Brama's abgespiegelt erblickt, oder er wird sie leugnen mit Rücksicht auf die Geschichte, welche nach seiner Ansicht wenigstens eben keine Veränderungen in dem Leben seines Volkes hervorgebracht hat.

Gegen die Möglichkeit einer solchen Reform sprechen nun allerdings scheinbar gewichtige Gründe, vor allem aber scheint die Geschichte dagegen zu zeugen. Die Völker, welche an ihren alten Satzungen abergläubig festhalten, sind geistig todt, sie sind eben keine Kulturvölker und es ist verlorene Mühe, sie dazu machen zu wollen. Man weist uns nicht ohne Grund auf die Kleinasiatischen Griechen oder auf die Muhamedaner hin, welche, mit den Europäern verglichen, durchgängig das Bild eines zerfallenen Lebens darstellen und bei denen alle Versuche, sie in den Kreis unserer Gesittung zu ziehen, gescheitert sind. Die Ansicht der Unmöglichkeit einer Reform liegt sehr nahe. Gehen wir zu der praktischen Frage über: „welchen Einfluss haben die Engländer auf die Indier gehabt?"

Die Ostindische Compagnie, welche bekanntlich schon im Jahre 1599 zum Handel nach Ostindien zusammentrat und im Jahre 1600 die Bestätigung ihres Freibriefes von der Königin Elisabeth erhielt, war in den ersten anderthalb Jahrhunderten ihres Bestehens lediglich eine Handelsgesellschaft, die zwar einige Faktoreien in Indien, wie Madras, Bombay und später (seit dem Jahre 1699) Calcutta besass und einige Forts zum Schutze ihres Handels an ihren Plätzen gegründet hatte, doch nicht im entferntesten auf Eroberungen ausging. Sie hatte auch nicht mehr Truppen, als zur Vertheidigung der Forts gegen einen plötzlichen Angriff erforderlich waren. Erst 1756 trat sie als Eroberer auf, als der Nawab oder Vizekönig von Bengalen Sarajud Dorolah die Compagnie mit ungerechtem Kriege überzog, Calcutta eroberte und die dabei gefangenen Engländer mitten in der Gluthhitze eines Indischen Sommers in ein Gefängniss von 18 Fuss Länge und 14 Fuss Breite mit nur 2 kleinen Fenstern, in das sogenannte schwarze Loch hatte werfen lassen, wo während der Nacht ihrer Gefangenschaft der grösste Theil derselben, nämlich 123 von 146, aus Mangel an Luft auf die elendeste Weise ums Leben kamen.

Durch eine besondere Verkettung von Umständen war die Regierung der Ostindischen Compagnie in Madras in der Lage, den ungerechten Angriff auf Calcutta, sowie die dabei verübten Greuel zu rächen. Während des siebenjährigen Krieges nämlich, wo die Engländer sich mit den Franzosen auf allen Meeren herumschlugen, hatte die Englische Regierung ihre Truppen in Indien bedeutend vermehrt, um Madras und die übrigen Faktoreien zu schützen. Auch in Dekhan, der südlichen Halbinsel bei Madras, war ein sehr heftiger Kampf zwischen den Franzosen und Engländern entbrannt, der damit endigte, dass die Franzosen fast aus allen ihren dortigen Besitzungen vertrieben wurden und beim Frieden von Paris im Jahre 1763 auf ihren Einfluss auf das südliche Indien verzichten mussten. So kam es, dass bei Eroberung von Calcutta durch den Nawab die Regierung von Madras über eine bedeutende Truppenmacht

verfügen konnte. Sie ernannte Clive, welcher sich in Dekhan im Kriege gegen die Franzosen durch sein ausserordentliches militärisches Talent, durch Thatkraft und Tapferkeit ausgezeichnet hatte, zum Oberbefehlshaber und schickte ihn ohne Säumen mit allen verwendbaren Streitkräften nach Bengalen. Bekanntlich warf er in der Schlacht von Blassey mit nur 3 000 Mann, wovon ein Drittel Europäer, die aus 50 000 Mann bestehende Macht des Nawab gänzlich nieder. Dieser Sieg war der Anfang nicht nur der Eroberung Bengalens, sondern des ganzen Indiens.

Wie wunderbar die Macht der Compagnie sich ausbreitete, mit welcher Klugheit, Ausdauer und Heldengrösse Beamte und Generale an der Befestigung derselben arbeiteten, wie Sieg auf Sieg gegen unermessliche Mehrheiten die Waffen der Engländer krönte, und die Ueberlegenheit des Europäischen Geistes der Welt offenbarte, wie ein Generalgouverneur nach dem andern, trotz des strengsten Verbotes der Compagnie und gegen ihren Willen, Provinz auf Provinz den immer wachsenden Besitzungen hinzufügte, wie unaufhaltsam mit einem Wort die Englisebe Regierung einem und demselben Ziele, wie nach einem unvermeidlichen Verhängniss, der Eroberung des ganzen Indiens entgegen ging, ist in der That eines der merkwürdigsten Ereignisse, welche die Geschichte kundgibt.

Die Regierung der Compagnie war zunächst ganz despotisch und unumschränkt; sie hatte den ausschliesslichen Handel nach Indien und China, sie konnte nach Willkür in Indien Land erwerben und mit den Indischen Fürsten Verträge schliessen, auch durfte sie jeden Engländer, der ohne ihre Erlaubniss nach Indien kam, nach England ohne richterlichen Spruch zurückschicken. Stimmrecht in den gemeinsamen Angelegenheiten der Ostindischen Compagnie hatten die Mitglieder, welche eine gewisse Anzahl von Aktien besassen. Die Geschäfte wurden durch einen Ausschuss von 24 Direktoren, an deren Spitze ein Präsident stand, geleitet. Die Beschlüsse der Direktoren waren jedoch der Sanktion oder der Umstossung von Seiten der stimmberechtigten Eigenthümer unterworfen.

Als nun die Compagnie durch ihre Eroberungen eine landesherrliche Macht erworben, entstanden sofort unzählige Missbräuche in der Verwaltung des unterworfenen Landes. Um ihnen zu steuern, wurden zuerst im Jahre 1773 die Rechte der Compagnie durch die sogenannte ordnende Akte (Regulating act) vom Englischen Parlament beschränkt. An der Spitze der Regierung in Indien sollte demnach ein Generalgouverneur stehen, dem die Regierungen von Madras und Bombay unterworfen waren. Die Wahl des Generalgouverneurs sollte durch die Direktoren geschehen, aber der Königlichen Bestätigung bedürfen. Erst im Jahre 1784 wurde die Compagnie durch die berühmte Bill Pitt's schliesslich unter die Abhängigkeit der Krone gestellt, indem der Board of Control, die Ober-Aufsichtsbehörde, dessen Mitglieder die Krone zu ernennen hatte, errichtet wurde. Dieser leitete in höchster Instanz die bürgerlichen, militärischen und finanziellen Angelegenheiten der Indischen Regierung.

In Indien, wo der Compagnie so zu sagen die höchste Gewalt im Schlafe geschenkt war, war die Regierung anfangs ohne Regel und leitende Gesichtspunkte. Natürlich sah sie sich bald gezwungen, feste Formen für die Verwaltung niederzulegen und zunächst die richterliche Gewalt von der vollziehenden zu trennen. Anfangs wurden durch den Zwang der Umstände die höheren Aemter auch den Hindus und Muhamedanern übertragen, doch bald ihnen ganz entzogen, nur die niederen überliess man ihnen auch ferner. Für die höheren Aemter wurden alljährlich eine Anzahl von jungen Männern von England nach Indien geschickt. Ihre Wahl hing ganz von der Willkür der Direktoren ab. In einer besonders für den Indischen Civildienst in England gegründeten Schule erzogen, hatten sie in Indien ein Examen in zwei der Landessprachen zu bestehen und wurden sodann allmählich zu den höheren und höchsten Stellen der Verwaltung und der Gerichtshöfe befördert. Im Civilrecht galt für die Hindu Indisches Recht, für die Muhamedaner Muhamedanisches Recht, während im Kriminalrecht das von den Muhamedanern seit Jahrhunderten in Indien eingeführte zur Richtschnur diente. Eine Ausnahme davon machten die drei höchsten Gerichtshöfe in Calcutta, Bombay und Madras. Sie entschieden lediglich nach Englischem Recht und ihrer Autorität waren die Einwohner jener drei Städte, sowie hinsichtlich des Kriminalrechts alle in Indien lebenden Engländer unterworfen. Allein es blieb nicht bei dieser Verbesserung der Formen der Verwaltung; denn über die der Compagnie und ihren Dienern gegebenen Vorrechte entstand bald ein Kampf zwischen der Beamtenklasse und der nicht amtlichen Klasse, den sogen. Interlopers, d. h. den nicht privilegirten Engländern, und um diesen Kampf drehte sich — politisch angesehen — die ganze neuere Geschichte Indiens. Langsam und Schritt für Schritt haben diese letzteren eine Reihe von Triumphen gewonnen, bis sie sich zuletzt mit den Führern der Hindugesellschaft, welche dazu durch ihre Englische Erziehung befähigt waren, zu einem gemeinsamen Widerstand gegen das Monopol der Macht und des Beamtenthums verbanden. Den ersten Sieg erfochten sie 1784, wo in England der Board of Control (die Ober-Aufsichtsbehörde) gegründet wurde, ohne dessen Zustimmung die Ostindische Compagnie keine wichtige Maassregel ausführen konnte, den zweiten 1793, wo Privatpersonen ein gewisser Antheil am Indischen Handel erlaubt wurde, den dritten 1813, wo der Compagnie der Handel ausser nach China verboten ward, einen anderen 1833, wo der Handel nach China geöffnet und jedem Engländer das Recht ertheilt wurde, ungehindert nach Indien zu gehen und Land zu kaufen, demnächst 1854, wo durch das Kompeditionssystem, nach welchem beim Examen, wozu jeder Engländer ohne Unterschied der Person bis zu einem gewissen Alter zugelassen wird, nur die Tüchtigkeit der Kandidaten und deren Anstellung in Indien entscheidet, das Monopol des Civildienstes vernichtet wurde und den letzten Sieg errangen sie durch Aufhebung der Compagnie selbst.

Beim ersten Anblick zwar scheint es nicht, als ob weder die Interlopers, noch jene Veränderungen in der Regierung einen bedeutenden Einfluss auf die Stellung der Indier selbst gehabt haben könnten, indem es ja nur einem Streite zwischen einer Klasse von Engländern mit einer anderen, ohne Berücksichtigung der Interessen der Eingeborenen, galt; doch der Triumph der einen hatte auch die bessere Stellung der anderen zur Folge; denn diese letzteren wurden nothwendig mit in den Streit und seine Resultate hineingezogen.

In welche Kolonien des Mutterlandes ein Engländer auch kommt, überall bringt er den Geist der Unabhängigkeit, der Ordnung oder Freiheit mit. Ueberall, wo es gemeinsame Zwecke gibt, bilden sich zur Verfolgung derselben Gesellschaften und überall werden sie sich zu einer geschlossenen Phalanx vereinigen, um der Regierung Vorstellungen zu machen, wenn sie gesetzmässige Gewalt überschreitet. So auch in Indien.

Der Einfluss der von der Regierung unabhängigen Engländer wurde von Jahr zu Jahr bedeutender, nicht nur weil ihre Anzahl sich in einem steigenden Verhältniss vermehrte, sondern auch, weil die späteren Ankömmlinge den früheren an Bildung und Charakter weit überlegen waren. Jetzt stehen sie nicht mehr allein; schon seit 1850 haben sich die erleuchteten Hindus mit ihnen verbündet, wo es galt, eine von gemeinschaftlichem Interesse geforderte Maassregel bei der Regierung durchzusetzen. Zweitens hatte der Handel den mannigfachsten Verkehr zwischen den Engländern und Indiern gestiftet und nicht nur an den Hauptplätzen, sondern auch in den sonstigen Handelsstädten im Innern des Landes. Der Indische Handel hat sich bekanntlich ausserordentlich vergrössert und scheint für die Zukunft, wo die Hilfsquellen des unerschöpflich reichen Landes mehr und mehr sich entwickeln werden, noch unberechenbar grössere Dimensionen annehmen zu wollen. Man braucht nur daran zu denken, dass in der Zeit von 1830 bis 1860 der Werth der Ein- und Ausfuhr von 14 Mil-

lionen Pfund Sterling auf 90 Millionen Pfund Sterling gestiegen ist. Die Zunahme erfolgte ganz auffällig gleich nach dem Jahre 1834, wo die Handelsprivilegien der Compagnie aufgehoben wurden. In der neueren Zeit, wo die Europäer sich in Indien selbst ansiedelten, hatte ein viel lebhafterer Verkehr zwischen ihnen und den Indiern stattgefunden als je zuvor. Ueberall, wo die Europäer sich niederlassen, entwickeln sie die natürlichen Hilfsquellen des Landes, heben dadurch den Fleiss und den Wohlstand des Volkes. Der Bau des Indigos zog eine Menge Pflanzer ins Innere, die ihr Kapital, ihre Einsicht und ihren Fleiss zur Verbesserung des Landes verwendeten. Aehnlich entstanden die Theepflanzungen. Man entdeckte 1834, dass der Thee in Dekhan wild wächst, und bereits 1835 wurden deshalb dort die ersten Anpflanzungen gemacht. Jetzt zählen die Theepflanzungen nach vielen Hunderten. Schon 1861 wurden von Indien über 2 Millionen Pfund Thee ausgeführt.

Einen noch wichtigeren Einfluss üben die Eisenbahnen. Gegen ihre Gründung wurde seiner Zeit angeführt, dass sie nicht rentiren könnten, weil Armuth wie Kastenvorurtheil die Hindu im Gebrauch derselben zurückhalten würde. Die Armuth des Volkes hat sich als ganz imaginär erwiesen, denn der ärmste Hindu, der Bauer, bedient sich der Eisenbahnen, ja diese machen sich nur bezahlt durch die Reisen der III. Klasse, d. h. der niedrigsten Klasse. Ebenso wenig haben die Vorurtheile der Kaste ihren sonst allmächtigen Einfluss behauptet. In einem Eisenbahnwagen der III. Klasse sitzen Personen aller Kasten ohne Unterschied neben einander, der Bramine mit dem Sudra, der reiche Baboo mit dem Cooly. Frauen der höchsten Kaste, welche früher sorgsam abgeschlossen wurden, sieht man gelegentlich auf den Bahnen und selbst Wallfahrer, die nach den heiligen Orten pilgern, verschmähen den Gebrauch der Eisenbahnen nicht. Jagarnauth, der berühmteste Wallfahrtsort Indiens, hat seine Eisenbahnverbindungen auf den lebhaften Wunsch der Tempelpriester, also im Interesse des Pilgerverkehrs, erhalten. Schon 1849 wurden die Verträge wegen des Ausbaues der East Indian und Great Indian Peninsula Railways abgeschlossen. 1853 wurde die erste nur wenige Meilen lange Strecke von Bombay nach Tanna eröffnet. Innerhalb 9 Jahren entstanden 1 080 Englische Meilen Eisenbahnen. Von diesen entfallen 265 Meilen auf die Ostindische Eisenbahn von Calcutta nach Benares, 123 Meilen von Benares nach Delhi und weiter durch das ganze nordwestliche Indien bis nach Peshawer, 297 Meilen von Bombay nach dem Süden in die Baumwolldistrikte, auf 239 Meilen dehnt sich das von Madras ausgehende Eisenbahnnetz nach Beypore an der Westküste von Indien aus. Jetzt steht das Eisenbahnnetz Indiens kaum einem anderen Kulturstaate — jedenfalls nach Verhältniss dem Nordamerikanischen Eisenbahnnetz nicht nach.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2110 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang von Güterwagen mit abnormaler Tragfähigkeit auf die Oesterreichischen Lokalbahnen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Gesetz vom 9. Mai d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Staat und der Nachtragsetat.

Der vom Landtage angenommene Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, ist als Gesetz vom 9. d. M. veröffentlicht worden. Es ist damit die Staatsregierung zur käuflichen Uebernahme der

1. Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn,
2. Unterelbeschen Eisenbahn,
3. Westholsteinischen Eisenbahn,
4. Schleswig-Holsteinischen Marschbahn

nach Maassgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt worden.

Wir glauben darauf verzichten zu können, den Wortlaut des Gesetzes mitzutheilen, da wir den vollständig gleichlautenden Gesetzentwurf in Nr. 13 S. 140 d. Ztg. abgedruckt haben. Nur zu § 1 ist am Schluss, entsprechend den Beschlüssen des Landtages, folgender Satz, betreffend das Westholsteinische Eisenbahnunternehmen, beigefügt worden:

„Bezüglich der unter Nr. 3 erwähnten Eisenbahn wird die Genehmigung des Vertrages, sowie die Berechtigung zur käuflichen Uebernahme der Bahn nur unter der Bedingung ertheilt, dass die von der Gesellschaft ihren Beamten eingeräumte Befugniss, „bei dem Uebergange des Unternehmens in andere Hände sich mit 50% ihres Einkommens pensioniren zu lassen", nach dem Ermessen der Staatsregierung rechtswirksam beseitigt wird."

Das Gesetz vom 9. d. Mts. hat die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat nöthig gemacht. Aus dem betreffenden, dem Abgeordnetenhause am 16. d. Mts. zugegangenen Gesetzentwurf theilen wir folgendes mit:

Die Verwaltung der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn wird dem Betriebsamte Erfurt (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt), der Unterelbeschen Eisenbahn dem Betriebsamte Harburg (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover) mit übertragen werden, ohne dass dadurch zur Zeit die Einstellung neuer Stellen für höhere Beamte nothwendig wird. Für die dem Eisenbahndirektionsbezirke Altona zuzulegende Westholsteinische Eisenbahn und Schleswig-Holsteinische Marschbahn soll dagegen ein besonderes Betriebsamt in Glückstadt errichtet werden. Die zur Besetzung dieses Betriebsamts erforderlichen Stellen für höhere Beamte sind im Betriebsetat der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn vorgesehen worden. (Wir behalten uns weitere Mittheilung aus dem Gesetzentwurf vor.)

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses für den Antrag Broemel, betreffend die Reform der Eisenbahntarife, beschloss, die zur Frage der Personentarife eingegangenen Petitionen der Regierung als Material zu überweisen. Bei der Berathung über die Gütertarife wurde von dem Antragsteller betont, dass der Antrag vor allem eine Verwahrung gegen das jetzige Verfahren sein solle, die Ueberschüsse der Eisenbahnen in immer steigendem Umfange zu andern Staatsausgaben, statt zur Förderung der wirthschaftlichen Interessen des Landes durch Tarifherabsetzungen zu verwenden; im Jahre 1888/89 seien 52 Millionen Mark, im Etat für 1890/91 bereits 126 Millionen für andere Staatsausgaben bestimmt. Seitens der Regierung wurde darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnverwaltung unablässig daran arbeite, die Tarife zu vereinfachen und zu ermässigen. Abg. Schmieding beantragte in dem Broemel'schen Antrage, statt „durch Ermässigung der Tarifsätze" zu setzen: „nöthigenfalls durch Ermässigung der Tarifsätze an geeigneter Stelle." Bei der Abstimmung wurde der Antrag Broemel zunächst in seiner ursprünglichen Fassung mit 8 gegen 7 Stimmen abgelehnt, dann aber mit dem Amendement Schmieding mit 11 gegen 4 Stimmen angenommen. Der Beschluss der Kommission lautet danach: „Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die bestehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Vereinfachung des Tarifsystems und nöthigenfalls durch Ermässigung der Tarifsätze an geeigneter Stelle die Preussischen Staatsbahnen für die Interessen des Landes in erhöhtem Maasse nutzbar macht." Die zur Frage der Reform der Personentarife eingegangenen Anträge sollen der Regierung als Material überwiesen werden.

Verspätungen im März d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat März d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 39 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 314,11 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 644 Schnellzüge, 939 Personenzüge und 216 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 799. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 12 919 893 Zugkm bezw. 257 602 128 Achskm. Von den Verspätungen wurden 619 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 180 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 91,33 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 4,58 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 1 142 Anschlüsse versäumt

(gegen 926 in demselben Monat des Vorjahres und 914 im Vormonat). Bei 11 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 15 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Eröffnung von Bahnlinien.

1. Badische Staatseisenbahnen. Am 20. d. Mts. sind die zu den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen gehörigen Bahnstrecken

Leopoldshöhe-Lörrach, 6,337 km lang, mit der Station Weil,

Schopfheim-Säckingen, 19,665 km lang, mit den Stationen Fahrnau (T), Hasel, Wehr, Oeflingen und Brennet (W) sowie

Weizen-Immendingen, 44,565 km lang, mit den Stationen Grimmelshofen, Fützen, Epfenhofen, Zollhaus Blumberg, Riedöschingen, Leipferdingen, Aulfingen und Kirchen-Hausen

dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

2. Neustrelitz-Mirow. Am 18. d. Mts. ist die von der Firma Sönderup & Co. erbaute 22 km lange Bahnstrecke Neustrelitz-Mirow mit den Stationen Gr. Quassow, Wesenberg, Zirtow und Mirow dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden.

Sommer-Fahrplan.

Der am 1. Juni d. J. auf den Preussischen Staatseisenbahnen zur Einführung kommende Sommer-Fahrplan wird zahlreiche Verbesserungen und Ergänzungen des gegenwärtigen Fahrplanes bringen. U. a. werden neue Schnellzüge zur Einführung kommen, von welchen folgende von allgemeinem Interesse sein möchten:

1. Zwischen Berlin und Köln wird ein neuer Schnellzug auf dem neuen Wege über Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Hameln, Pyrmont, Altenbeken, Soest und Elberfeld eingelegt werden. Derselbe wird von Berlin (Potsdamer Bahnhof) um 1.00 Nachm. abgehen, in Köln um 10.05 Nachm. eintreffen, bezw. von Köln um 7.40 Vorm. abgehen und in Berlin (Potsdamer Bahnhof) um 5.55 Nachm. ankommen. Der neue Zug, welcher ziemlich gleichzeitig mit dem über Stendal beförderten Schnellzuge (von Berlin [Friedrichstrasse] 11.53 Vorm., in Köln 9.40 Abends) verkehrt, wird zur Entlastung dieses Zuges beitragen und mit Rücksicht auf die Bedeutung der Zwischenorte und auf die landschaftlichen Vorzüge einzelner Strecken sich voraussichtlich bald die Gunst des reisenden Publikums erwerben.

2. Im Anschluss an diese neuen Züge zwischen Berlin und Köln wird ein neuer Schnellzug zwischen Leipzig und Köln über Halle, Aschersleben, Halberstadt nach Hildesheim und zurück eingeführt werden, welcher von Leipzig um 12.45 Nachm. abgehen und in Leipzig um 5.56 Nachm. ankommen wird.

3. Eine zweite neue Schnellzugverbindung zwischen Leipzig und Köln wird geschaffen durch einen neuen Zug von Leipzig über Erfurt, Cassel, Arnsberg, Elberfeld nach Köln und zurück, welcher von Leipzig um 6.10 Vorm. abfahren und in Köln um 4.44 Nachm. eintreffen bezw. von Köln um 12.52 Nachm. abgehen und in Leipzig um 11.51 Abends ankommen wird.

Durch die unter 2 und 3 bezeichneten neuen Züge werden die Strecken Halberstadt-Aschersleben-Halle und die obere Ruhrthalbahn, welche bisher eines Schnellzuges entbehrten, einen solchen erhalten bezw. wiedergewinnen.

4. Zwischen Hamburg und Frankfurt a/M. werden neue beschleunigte Tagesschnellzüge nach folgendem Fahrplan zur Einführung kommen:

Hamburg . . Abfahrt 12.12 Nachm.		Ankunft 10.40 Nachm.
Frankfurt a/M. Ankunft 10.00 „		Abfahrt 11.40 Vorm.

Diese Züge haben Anschluss an den Schnellzug nach Kiel, bezw. an das Nachts von dort nach Korsör (bezw. Kopenhagen) abgehende Dampfschiff. Der neue Hamburger Zug findet in Frankfurt a/M. Anschluss an einen Schnellzug nach Heidelberg und durch diesen Anschluss an den Nachtschnellzug nach Basel und den Tagesexpresszug der Gotthardbahn.

5. Die zwischen Hamburg und Köln bestehenden Schnellzugverbindungen werden ebenfalls durch einen neuen Schnellzug in jeder Richtung ergänzt:

von Hamburg . 2.30 Nachm.	von Köln . . . 10.15 Vorm.
in Köln . . . 9.17 „	in Hamburg . 5.15 Nachm.

6. Auf der Strecke Berlin-Wittenberge-Hamburg werden die gemischten Züge durch schneller fahrende Personenzüge ersetzt werden, deren Zahl überdies vermehrt wird. Während gegenwärtig 2 Personenzüge und 2 gemischte Züge in jeder Richtung verkehren, werden vom 1. Juni d. J. ab 6 Personenzüge in jeder Richtung befördert werden. Ausserdem sollen die Schnellzüge beschleunigt werden. Die beiden schnellsten Züge

Berlin (Lehrter Bahnhof) Abg. 11.15 Abends,
Hamburg (Bahnhof Klosterthor) Ank. 2.57 Nachts bezw.
Hamburg (Bahnhof Klosterthor) Abg. 12.35 Nachm.
Berlin (Lehrter Bahnhof) Ank. 4.45 Nachm.

werden nur in Wittenberge anhalten und die 286 km lange Strecke (unter Berücksichtigung des 14 Minuten betragenden Zeitunterschiedes) je in 3 Stunden 56 Minuten zurücklegen.

7. Zwischen Breslau und Stettin wird über Posen ein neuer Schnellzug eingelegt:

von Breslau 11.20 Vorm.	von Stettin 2.20 Nachm.
in Stettin 6.20 Nachm.	in Breslau 10.05 Nachm.

Diese Schnellzüge, welche in Stargard an die Züge der Hinterpommerschen Bahn anschliessen, werden auch eine günstige Reisegelegenheit zwischen Schlesien und den Pommerschen Ostseebädern, besonders Colberg, gewähren.

8. Die Schnellzugverbindungen zwischen Berlin und Rom über München und den Brenner werden eine weitere Verbesserung erfahren. Es werden vom 1. Juni d. J. ab diese Züge in folgendem Fahrplan verkehren:

Berlin . . Abf.	10.35 Nachm.		Rom . . . Abf.	3.00 Nachm.
München . Ank.	10.58 Vorm.		Florenz . . Ank.	9.10 „
Innsbruck . „	3.19 Nachm.		Verona . . „	4.43 Vorm.
Verona . . „	10.52 „		Innsbruck . „	12.42 Nachm.
Florenz . . „	5.50 Vorm.		München . . „	5.00 „
Rom . . . „	12.30 Nachm.		Berlin . . „	6.00 Vorm.

Die Fahrzeit wird in der einen Richtung nur noch 37 Stunden 55 Minuten, in der anderen 39 Stunden betragen, mithin 3 Stunden 45 Minuten bezw. 3 Stunden 22 Minuten kürzer sein, als im vorigen Sommer.

9. Im Verkehr zwischen Berlin und Schlesien werden schon seit dem 1. Oktober v. J. zwei neue Schnellzüge zwischen Berlin und Oderberg gefahren, welche gegenwärtig zweimal wöchentlich in Oderberg schnellzugsmässigen Anschluss über Ruttek nach Budapest und von dort nach Konstantinopel finden. Vom 1. Juni d. J. ab werden die anschliessenden Schnellzüge bis Budapest täglich gefahren werden und hierdurch und durch Abkürzung des Aufenthalts in Oderberg die Zugverbindung zwischen Berlin und Konstantinopel eine wesentliche Verbesserung erfahren. Bei der Abfahrt von Berlin (Schlesischer Bahnhof) um 3 Uhr Nachmittags wird Budapest am nächsten Tage gegen Mittag, Konstantinopel am vierten Tage gegen 8 Uhr Morgens, bezw. bei der Abfahrt von Konstantinopel um 8 Uhr Abends, Budapest am dritten Tage etwa um 1 Uhr Nachm. und Berlin am vierten Tage um 11 Uhr Vorm. erreicht werden. Mit Berücksichtigung des Zeitunterschiedes von 62 Minuten wird die Fahrzeit zwischen Berlin und Konstantinopel in jeder Richtung etwa 64 Stunden betragen.

10. Im Verkehr mit dem Osten (Berlin-Königsberg-Eydtkuhnen) werden die Schnellzüge eine weitere Ausbildung erhalten und der gesammte Fahrplan des Direktionsbezirks Bromberg eine umfassende Neuregelung mit zahlreichen Verkehrsverbesserungen erfahren. Insbesondere werden die Nacht-Schnellzüge auf der Strecke Berlin-Schneidemühl durch Trennung der Königsberger und der Warschauer Schnellzüge vermehrt und diejenigen der Königsberger Route über Königsberg hinaus nach Insterburg und Eydtkuhnen bezw. in umgekehrter Richtung dergestalt durchgeführt werden, dass auch die entferntesten östlichen Landestheile, Insterburg-Memel usw., von den neuen beschleunigten Schnellzugverbindungen zweckmässigen Gebrauch machen können.

11. Endlich möchte noch auf eine Maassregel hinzuweisen sein, durch welche die Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten der Monarchie eine namhafte Beschleunigung erfahren wird. Der aus dem Westen, aus den Reichslanden (Metz) und von Frankfurt a/M., über Cassel gegenwärtig um Mitternacht in Berlin eintreffende Schnellzug wird dergestalt beschleunigt werden, dass derselbe demnächst schon 10.32 Abends in Berlin (Bahnhof Friedrichstrasse) eintreffen und dadurch den Anschluss an die bald nach Preussen und Schlesien abgehenden Nacht-Schnellzüge erreichen wird. Man wird alsdann z. B. eine Fahrt von Metz nach Königsberg von 4.56 Uhr Morgens bis 9.37 Vorm. des anderen Tages, von Frankfurt a/M. nach Königsberg von 11.40 Vorm. bis 9.37 Vorm. des anderen Tages zurücklegen können.

Betriebsmittel der Staatsbahnen.

Der „Berl. Act." schreibt: Für Vermehrung des Fuhrparks bei den Staatsbahnen wird gegenwärtig ausserordentlich viel gethan und es scheint Vorsorge getroffen zu werden, dass künftig keinerlei Klagen über Wagenmangel laut werden. Bei der Eisenbahndirektion Breslau war die Vermehrung des Wagenparks für Güterbeförderung im I. Quartal d. J. eine besonders grosse, und es ist anzunehmen, dass auch im Bereiche der anderen Staats-Eisenbahndirektionen ein gleiches Tempo innegehalten worden ist. Am Beginn des Jahres 1889 waren bei der Eisenbahndirektion Breslau 4 926 gedeckte und 15 922 offene Güterwagen vorhanden und am Schlusse des Jahres standen 5 045 gedeckte und 16 838 offene Güterwagen im Betriebe; der Fuhrpark wurde also während des Jahres 1889 um 119 gedeckte und 916 offene Wagen vermehrt, bezw. wenn die ausrangirten Wagen mit in Rechnung gezogen werden, um 188 bezw.

1006 Wagen. Im I. Quartal d. l. J. betrug dagegen die Vermehrung 109 gedeckte und 1143 offene Güterwagen, so dass am 1. April 5154 gedeckte und 17981 offene Wagen dem Verkehr dienten. Diese ungewöhnlich grosse Einstellung von neuen Beförderungsmitteln erklärt den hohen Grad von Arbeitsthätigkeit, welcher seither bei den Wagenbauanstalten geherrscht hat und gegenwärtig noch herrscht.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband und Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrheinisch).

Mit dem 1. Juli d. J. treten für die vorgenannten Verkehre neue Tarife für den Güterverkehr in Kraft. Durch dieselben werden die gleichbenannten Tarife vom 1. Januar 1887 und 1. April 1886 aufgehoben. Das Nähere ist aus der bezüglichen Bekanntmachung in dieser Nummer S. II zu ersehen.

Weimar-Geraer Eisenbahn: Dividende. Gratifikationen.

Auf das Jahr 1889 ergibt sich für das Prioritäts-Stammaktienkapital von 9900000 M. eine Dividende von 4% gegen 3⅓% im Jahre 1888. Der Aufsichtsrath hat in seiner Sitzung am 12. Mai d. J. die Bewilligung von 7850 M. Gratifikationen an Beamte und Bedienstete genehmigt und die ordentliche Generalversammlung auf den 13. Juni d. J. in Weimar anberaumt.

Saalbahn.

Auf der Tagesordnung der am 14. Juni d. J. stattfindenden Generalversammlung steht auch der Antrag der Gesellschaftsbehörden, betreffend die Bauausführung der Schlussstrecke der Orlabahn und zwar mit Anschluss an die Preussische Staatsbahn auf Bahnhof Oppurg.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Dem Bericht für 1889 entnehmen wir: Der Anschluss Hamburgs an das Deutsche Zollgebiet, sowie die 1889 allgemein erfolgte Einführung von Ausnahmetarifen für Stückgüter zur Ausfuhr seewärts nach ausserdeutschen Ländern hat eine so bedeutende Vermehrung der Zufuhr von zollinländischen Stückgütern nach Lübeck veranlasst, dass ein älterer Güterschuppen durch Umbau für den Stückgutverkehr eingerichtet werden musste. Für die beabsichtigte Umgestaltung des Lübecker Stadtbahnhofes nebst Ueberführung der jetzt die Geleise vor der Einfahrtshalle kreuzenden Thorstrasse wurde ein Projekt fertiggestellt, Ende Januar v. J. der Lübecker Aufsichtsbehörde vorgelegt und nach deren Weisung umgearbeitet, so dass das neue Projekt binnen kurzem wieder zur Vorlage gebracht werden wird. Vor Jahresschluss sind auch Verhandlungen über die Einführung der Bahn in den geplanten Hamburger Centralbahnhof angeknüpft worden. Eine Entscheidung ist noch nicht getroffen. Von der 12 Millionen Mark betragenden Prioritätsanleihe von 1876 gelangte der Rest von 955382 M. in 1889 zur Verwendung. Mit Rücksicht auf die voraussichtlich nicht bedeutende Höhe des für 1890—1891 zu deckenden Geldbedürfnisses haben die Vorstände es für zweckmässig erachtet, die weiteren für Rechnung des Baufonds zu leistenden Ausgaben einstweilen vorschussweise aus verfügbaren Beständen zu bestreiten und die Vermehrung des Kapitals auszusetzen, bis der Umfang der für die Umgestaltung der Bahnhöfe in Lübeck und Hamburg aufzuwendenden Mittel sich mit einiger Sicherheit beurtheilen lassen wird. Demgemäss sind bereits im Jahre 1889 über den Erlös aus den oben erwähnten Obligationen hinaus 82894 M. aus Beständen für Zwecke der Baufonds verausgabt worden. — Die Betriebsergebnisse haben diejenigen aller Vorjahre überstiegen. An Personen sind 93925 mehr als im Vorjahre befördert worden. Von überwiegender Bedeutung ist hierbei die Steigerung der Station Hamburg. Auf diese wird einerseits der Anschluss Hamburgs an das Zollgebiet, andererseits die Hamburgische Industrieausstellung Einfluss gehabt haben. Die Zunahme des Güterverkehrs gegenüber dem Vorjahre beträgt 68484 t. Die Steigerung entfällt vorwiegend auf den Versand und Empfang Lübecks und den Versand Hamburgs nach eigenen und fremden Stationen, während der Versand Lübecks nach eigenen Stationen, sowie der Empfang Lübecks von eigenen Stationen und derjenige Hamburgs von eigenen und fremden Stationen sich wenig veränderte. Während somit die Betriebseinnahmen sich gegen 1888 um 375535 M., nämlich auf 4853814 M., vermehrt haben, sind auch die Betriebsausgaben um 235583 M., d. i. auf 2538121 M. gestiegen. Diese Vermehrung der Ausgaben ist wesentlich durch die erforderlich gewordene Verstärkung des Personals, durch Erhöhung der Besoldungen und der Löhne, durch Steigerung des Verbrauchs und der Preise von Materialien, sowie der Unterhaltungskosten der Lokomotiven und durch Vermehrung der Ausgaben an Miethe für fremde Güterwagen beeinflusst worden. Von dem Ueberschusse der Einnahmen über die Ausgaben mit 2315693 M. waren zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe 515154 M. zu verwenden, so dass der verfügbare Ueberschuss 1800559 M. betrug. Nach Beschluss des Ausschusses sind hiervon 1431735 M. zur Vertheilung einer Dividende von 7¾%, sowie 235076 M. zur Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds zu verwenden, während zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer für Preussen 96285 M., für Lübeck 37442 M. erforderlich sind.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft: Aus dem Jahresbericht.

Es erzielte diese Gesellschaft im Jahre 1889 aus dem Personenverkehr 133143 (1888 125451) M., aus dem Güterverkehr 252347 (211483) M. und aus sonstigen Quellen 51023 (51119) M., zusammen 436513 (388852) M. Die Betriebsausgaben betrugen 277932 (228255) M., die Prioritätenverzinsung erforderte 134000 M., mithin verbleibt ein Ueberschuss von 24582 M. Der Verkehr entwickelte sich in 1889 zufriedenstellend weiter. Der Bericht stellt weiteren gleichen Fortgang in Aussicht, abgesehen von der Zunahme des Verkehres, die durch die Inbetriebnahme des Kaliwerkes Thiederhall, der Cementfabrik in Salder usw. zu erwarten ist. Für den durchgehenden Verkehr mussten die Frachten auf die Sätze der Preussischen Staatsbahnen ermässigt werden; steigender Verkehr soll dies hoffentlich in 1890 ausgleichen. Die Steigerung der Ausgaben ist durch die 1889 zum ersten Mal in grösserem Umfang nothwendig gewordene Reparatur der Wagen, Lokomotiven usw. und durch Steigerung von Preisen und Löhnen erklärt. Die Betriebslänge der Bahn betrug zu Anfang des Jahres 1889 68,84 km. Am 1. Mai 1889 wurde die Strecke Gr.-Rüden-Seesen, womit die Schlussstrecke des Unternehmens dem Verkehr übergeben ist, eröffnet. Die Betriebslänge der Bahn betrug mithin am Jahresschlusse 80,45 km. Während die Herstellung des Anschlusses an die Staatsbahn in Seesen im Laufe des Jahres 1889 zur Ausführung gelangte, wird der Anschluss an die Staatsbahn in Wolfenbüttel voraussichtlich im Sommer 1890 vollendet werden. In der zweiten Hälfte des Jahres 1890 beginnt das erste Geschäftsjahr der Gesellschaft, während bis dahin die Rechnung des Betriebes für die Bauunternehmung geführt wird. Letzterer fiel auch der 1889er Ueberschuss von 24582 M. zu.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn: Aus dem Jahresbericht.

Der Bericht des Aufsichtsraths für 1889 erwähnt, dass auf die in genanntem Jahr ausgegebenen 1500000 M. Stamm-Prioritätsaktien bis 31. Dezember nur 25% eingezahlt waren, die denn auch lediglich an der 1889er Dividende theilnahmen. Die anderen 75% sind im Januar 1890 eingezahlt. — Befördert wurden 481485 Personen und 1151693 Güter, einschl. Vieh und Fahrzeuge. Die Einnahmen hieraus betragen 1897077 M., gegen 1764178 M. in 1888. Von ihnen fallen 225008 M. auf Personen, 1226551 M. auf Güter und 445518 M. auf Diverse. Die Gesammtheit der Einnahmen stellt sich auf 1917570 M.; die Ausgaben absorbirten 793759 M.; der Ueberschuss stellte sich somit auf 1123811 M. Davon 188884 M. in den Erneuerungsfonds I, 30000 M. dem Erneuerungsfonds II und 21600 M. der Reserve I, Rest 884026 M. Davon Reserve II 43176 M., Beamten-Pensionskasse 6500 M., Eisenbahnsteuer 20163 M., 4½% Dividende auf 2475000 M. Stamm-Prioritätsaktien 111375 M., 3¾% Dividende auf Aktien 675000 M., Tantieme 7863 M. und Vortrag 19947 M. Das dividendenberechtigte Kapital der Stamm-Prioritätsaktien betrug 2100000 M. alte Stücke und 375000 M. = 25%, eingezahlt auf 1500000 M. junge Stamm-Prioritätsaktien.

Elektrische Bahn bei Lichterfelde.

Seit einigen Wochen arbeitet man auf dem Wege der Haupt-Kadettenanstalt nach dem Potsdamer Bahnhof in Lichterfelde daran, die Schienen für die neue elektrische Bahn zu legen, welche die Anstalt auch mit diesem Bahnhof verbinden soll. Die Strecke kann schon im Sommer eröffnet werden.

Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen.

Wie wir hören, sind in der Eisenbahn-Wagenwerkstatt am Markgrafendamm von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft 2 Personenwagen I. und II. Klasse für elektrische Glühlichtbeleuchtung eingerichtet worden. Jeder Wagen soll, nach eingezogener Erkundigung, mit 5 Lampen von 6 Normalkerzen Leuchtkraft versehen sein, deren Speisung mittelst Akkumulatoren erfolgt. Die Akkumulatoren befinden sich, wie die Gasbehälter der zur Gasbeleuchtung eingerichteten Wagen, unterhalb des Wagenkastens, und die Batterie kann für eine Beleuchtungsdauer von ungefähr 24 Stunden mit Elektrizität geladen werden. Es handelt sich zunächst nur um einen Versuch mit dieser Beleuchtungseinrichtung, auf welche die Staatsbahnverwaltung selbstverständlich ihr Augenmerk richten musste, da dieselbe in erster Reihe berufen ist, Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auf ihre Verwendbarkeit hin zu prüfen. Die Versuchsfahrten mit den beiden Wagen werden wahrscheinlich schon in nächster Zeit stattfinden. Die Elektrizität hat in diesem Falle mit der jetzt allgemein auf den Preussischen Bahnen eingeführten Gasbeleuchtung der Wagen zu konkurriren.

Aus Italien.

Rundreiseverkehr.

Wer sich bei einer Reise nach Italien einmal der daselbst eingeführten festen Rundreisekarten bedient hat, wird Bedenken tragen müssen, dies zum zweiten Male zu thun, so lästig sind die an die Benutzung solcher Karten geknüpften Bedingungen.

Die Bestimmung, dass man bei Antritt einer Fahrt auf der betreffenden Station angeben muss, wo man sich zunächst aufzuhalten wünscht, ist, weil für die Freiheit der Bewegung sehr beschränkend, schon an und für sich sehr lästig, sie wird es aber in verstärktem Maasse dadurch, dass der Reisende immer wieder bei jedesmaliger Fortsetzung der Reise nach einer Unterbrechung gezwungen ist, sich seine Fahrkarte „visiren“ zu lassen. Dazu kommt noch, dass keine Einrichtungen getroffen sind, diese „Visirung“ schnell vornehmen zu können. Zwar hat man auf den meisten, wenigstens den grösseren Stationen, für die „Visirung“ der Rundreisekarten besondere Schalter eingerichtet, hier fehlt es jedoch überall an den erforderlichen Schranken, um die oft sehr zahlreichen „Rundreisenden“ in geordneter Reihenfolge an das Schalterfenster gelangen zu lassen. Von allen Seiten drängen sich die Personen an den Schalter heran, von allen Seiten strecken sich Hände mit Fahrkarten dem kleinen Fensterchen, nicht unähnlich einem Flugloche bei Taubenbrütkästen, entgegen, es gilt das Recht des Stärkeren, und Schwache müssen sich schon sehr zeitig auf der Station einfinden, wenn sie rechtzeitig zum Ziele gelangen wollen. Man kann sich denken, wie langsam das „Visiren“ vor sich geht, wenn man bedenkt, dass jede Fahrkarte abgestempelt und auf jeder der Name der nächsten Aufenthaltsstation eingeschrieben werden muss. Nun werden aber auch noch an denselben Schaltern, wo die Rundreisefahrkarten behandelt werden, Militärfahrkarten ausgegeben und diese Ausgabe scheint mit sehr viel Umständlichkeiten verbunden zu sein. Wenigstens kann man bemerken, dass jedesmal, wenn ein Soldat am Schalter sich befindet, die ganze Sache längere Zeit ins Stocken geräth.

Es wäre dringend zu wünschen, dass bei dem immer mehr sich steigernden Reiseverkehre von Deutschland und Oesterreich nach Italien die mit Bahnen des letzteren Landes in mehrfachere Berührung kommenden Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen einen Einfluss dahin auszuüben versuchten, dass sie die Italienischen Bahnen bestimmten, sich rücksichtlich der Behandlung der Rundreisefahrkarten künftig eines weniger belästigenden Verfahrens zu bedienen und womöglich das in Deutschland übliche anzunehmen. X.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Nach dem bisher beobachteten Verfahren bei Ertheilung von Konzessionen galt als Regel, dass für Eisenbahnen, welche eine Zinsbürgschaft geniessen, ein Streifen von 20 km zu beiden Seiten der Linien festgesetzt wurde, innerhalb welcher während der Konzessionsdauer keine Wettbewerbslinie konzessionirt werden durfte, während andere die bestehende Linie schneidende Bahnen innerhalb dieses Streifens weder Personen noch Güter aufnehmen oder absetzen durften; durch Erlass vom 1. März d. J. ist diese Regel auf alle Eisenbahnen, also auch solche, welche keine Zinsengewähr besitzen, ausgedehnt worden.

Das zweite Halbjahr 1889 ist für die Bahia-San Francisco Eisenbahn wenig günstig gewesen; die Betriebseinnahmen betrugen nur 18 554 £, so dass trotz der bezahlten staatlichen Zinsengewähr von 63 000 £ noch 3 046 £ Betriebskapital entnommen werden mussten, um an die Antheilscheine einen Gewinn von 12 sh (6 % für das Jahr) vertheilen zu können. Auch die Einnahmen der Timbo-Zweigbahn sind in dem genannten Halbjahr um 1 145 £ gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurückgegangen; zu dem Betriebsertrage von 2 265 £ tritt die Zinsengewähr des Staates mit 8 400 £, wodurch die Vertheilung von 4,5 sh. auf den Antheilschein (2,25 % für das Jahr) ermöglicht ist.

Die gegenwärtigen Grundsätze für die Gewährung von Zinsbürgschaften scheinen einer Aenderung unterzogen werden zu sollen, wie man aus der Antwort des Ministers der öffentlichen Arbeiten an eine um die Ertheilung einer Konzession eingekommene Eisenbahngesellschaft schliessen muss; in derselben ist gesagt, dass die gegenwärtige Lage des Staates in Anbetracht der Verpflichtungen, welche derselbe durch die den Eisenbahnen gewährten Zinsbürgschaften übernommen hat, eine sorgfältige Prüfung erfordere, bevor irgend eine neue Konzession bewilligt werden könne.

Die Hauptlinie der Sapucahy Eisenbahngesellschaft geht von der im Staate San Paulo gelegenen Station der Mogyanabahn Mogy-Mirim aus und führt unter Berührung der Staaten San Paulo und Minas Geraës in fast östlicher Richtung über Rio Eleuterio, Pouso Alegre und Christina nach Ayuruoca; dort schliesst die ebenfalls im Besitze der Sapucahy Gesellschaft befindliche, nach Botafogo führende Santa Isabel Eisenbahn an. Durch Erlass vom 15. Februar d. J. hat die Sapucahy Eisenbahngesellschaft die von ihr erbetene Verlängerung der Santa Isabelbahn von Botafogo bis zu dem südlich von der Hauptstadt und mit dieser in Eisenbahnverbindung stehenden Hafen Santa Cruz erhalten. Dagegen hat die Gesellschaft den Bau der Zweigbahn von Rio Eleuterio nach der Penha do Rio do Peixe-Abzweigung der Mogyanabahn (vgl. Nr. 67 S. 683 Jahrg. 1889 d. Ztg.) aufgegeben, da die letztere Gesellschaft diese grösstentheils in ihr Interessengebiet fallende Linie selbst ausführen wird und bereits die Konzession erhalten hat.

Die Sorocabana Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, ihre Botucatulinie bis Santa Cruz do Rio Pardo bezw. bis zur Einmündung des Tibagy in den Paranapanema zu verlängern und eine Abzweigung von Tatuky über Isapetininga und Faxina nach dem Itarary zu bauen; die erforderlichen Geldmittel werden nach einem mit der Banco constructor von Brasilien geschlossenen Vertrage von dieser zur Verfügung gestellt werden.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. an Joaquim Verissimo do Rego Barros für eine im Staate Pernambuco gelegene, 174 km lange Bahn vom Hafen Tamandore, das Jacuhypethal aufwärts, nach Barra da Jangada am Rio Piarangy unter Gewährung einer 6 % Zinsbürgschaft auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Mlr.;
2. an Augusto Pinto Pacca für eine im Staate Rio de Janeiro gelegene, mit 1 m Spurweite zu bauende Bahn von Machabomba über Marapicu und San Joao de Principe nach Rio Claro am gleichnamigen Flusse;
3. für eine im Staate Espiritu Santo gelegene Bahn von der an der See gelegenen Hauptstadt Victoria nach Cachoeiro de Santa Leopoldina mit möglichster Verlängerung bis zur Grenze von Minas Geraës;
4. für eine im Staate Santa Catharina gelegene, 60 km lange Bahn von der Grenze des Staates Parana über Joinville nach dem Hafen San Francisco, und
5. für eine im Staate Parana gelegene Bahn von der Hauptstadt Curutiba durch das Assunguy- und das Ribeirathal nach der Küste in der Nähe von Appertados.

Chile.

Zur Vervollständigung der Fahrbetriebsmittel der Staatsbahnen sind der Regierung 2 228 896 Piaster von der Volksvertretung bewilligt worden.

Abermals ist der Bau einer Reihe von neuen Bahnen in Aussicht genommen; der Senat hat bereits die bezüglichen Gesetzentwürfe angenommen, und zwar bezüglich der Konzessionsertheilung 1. für die Bahn Guillermo-Santa Catarina del Norte an die Santa Luisa Company, 2. für die Bahn Las Conchas-Santa Luisa an die Taltal Citrate Company, und 3. für die Bahn Collipulli-Santa Julia ebenfalls an eine Privatgesellschaft; ferner betreffend die Herstellung durch den Staat bezüglich der Linien: 1. Ovalle-Cerillos (22 km — 548 066 Piaster), 2. San Felipe-Putaendo (11 km — 308 008 Piaster), und 3. Coihue-Nacimiento (8 km — 119 061 Piaster).

Ecuador.

Nachdem sich kürzlich Peru mit seinen Gläubigern geeinigt hat, wobei die Eisenbahnen eine hervorragende Rolle spielten, scheint sich jetzt derselbe Vorgang in Ecuador wiederholen zu wollen. Mehrere zu diesem Zwecke unternommene Versuche schlugen fehl, neuerdings ist indessen seitens der Regierung von Ecuador mit einer Englisch-Französischen Finanzgruppe ein Abkommen getroffen worden, welches allem Anscheine nach von der auf den 15. Mai d. J. zu diesem Zwecke zusammenberufenen Volksvertretung genehmigt werden dürfte. Diese Gruppe verpflichtet sich, sämmtliche Schulden von Ecuador nebst den rückständigen Zinsen zu bezahlen und erhält als Bürgschaft für die zu diesem Zwecke auszugebenden 2 000 000 £ Schuldverschreibungen den Ertrag der Zölle und des Salzmonopols, welches letztere jetzt eine der Bürgschaften für die Schuldverschreibungen der Guayaquil-Eisenbahnen bildet. Es ist daher eine Umformung der Gesellschaft für die Eisenbahn und öffentlichen Arbeiten von Guayaquil (Compagnie du chemin de fer et de travaux publics de Guayaquil) erforderlich. Diese in Guayaquil ansässige Gesellschaft hat den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Quito — der Hauptstadt von Ecuador — nach Guayaquil — dem Haupthafen des Landes — zum Zweck und von dieser Linie die 184 km lange Theilstrecke Guayaquil-Sibambe gebaut, jedoch bisher die 102 km lange Strecke Duran-Guayaquil-Chimbo betrieben. Als Staatsunterstützung hat die Gesellschaft eine jährliche Beihilfe von 187 500 Frcs. für die Strecke Guayaquil-Yaguachi und den Ertrag des Salzmonopols für die Theilstrecke Chimbo-Sibambe erhalten. Nach dem neuen Abkommen soll die einheimische Gesellschaft durch eine

Europäische ersetzt werden, welche die Vollendung des Bindegliedes Sibambe-Quito in Angriff nehmen soll, um dadurch die Küste und die Hochebene, welche jetzt als zwei von einander getrennte Theile bestehen, in Verbindung zu setzen.*) Die Guayaquil-Eisenbahngesellschaft hat im vergangenen Jahre zum Zwecke der Fertigstellung der Strecke Chimbo-Sibambe in Belgien und Frankreich eine Anleihe von 9 000 000 Frcs., welche mit 6 % zu verzinsen und in neun Jahren zurückzuzahlen ist, zum Preise von 437,50 Frcs. für die Schuldverschreibung im Nennwerth von 500 Frcs. aufgenommen; als Bürgschaft für diese Anleihe dient 1. eine jährliche Beihilfe der Regierung, 2. der Ertrag des Salzmonopols und 3. der Betriebsüberschuss der eröffneten 102 km, sowie eine erste Hypothek auf das Gesammtnetz. Diese Bestimmungen sollen in folgender Weise abgeändert werden: 1. die Beihilfe des Staates wird durch eine direkte Zinsengewähr desselben ersetzt; 2. die für die Tilgung der Schuldverschreibungen auf 9 Jahre bemessene Frist wird auf 50 Jahre erstreckt, und 3. der Ertrag des Salzmonopols wird der Regierung zurückgegeben, dafür erhält aber die Gesellschaft das ausschliessliche Betriebsrecht zweier in Duran und Guayaquil zu erbauenden Hafendämme, welche jedes Schiff von mehr als 10 t Tragfähigkeit für die Ein- und Ausladung seiner Waaren gegen Entrichtung einer besonderen Gebühr an die Gesellschaft zu benutzen verpflichtet ist.

Venezuela.

Die von dem Präsidenten der Republik bei der Eröffnung der Volksvertretung am 1. März d. J. verlesene Botschaft führt u. a. aus, dass im verflossenen Jahre eine Reihe von öffentlichen Arbeiten zur Ausführung gelangt ist. 20 km der Centralbahn sind gebaut worden; zwischen Carmogua und San Fernando de Apure ist ein Kabel gelegt; in la Vela und Puerto Sucre sind Hafendämme, in Caracas ist eine Sternwarte gebaut; die Zollstellen sind vermehrt und die Strassen durch zahlreiche Brücken und Thalüberbrückungen verbessert worden. Von den im Bau befindlichen Arbeiten ist die Grosse Venezuelabahn, die Centralbahn, die Bahn von San Carlos nach Merida, diejenige von la Cruz nach Barquisimento, die Carenerobahn, der Hafen und Hafendamm in la Guaira, sowie eine grosse Zahl Brücken zu erwähnen. Mehrere Bahnen befinden sich in Vorbereitung, und zwar von la Fria nach Brozo, von Maturin nach Cano San Juan, von Uribante nach San Christobal und von Toguaza nach der Kolonie Guzmann Blanco.

Eine am 15. April d. J. in London abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Carenero-Eisenbahngesellschaft hat die Schaffung von 15 000 neuen Vorzugs-Antheilscheinen von je 5 £ beschlossen. Das Gesellschaftskapital besteht nunmehr aus 355 000 £, von denen 215 000 £ Vorzugs-Antheilscheine sind. Der Ertrag der neuen Antheilscheine soll zur vollständigen Erneuerung der festen Betriebsmittel der Linie Carenero-San José, zur Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel und neuer Dampfer, sowie zur Ausbesserung der älteren Seeschiffe verwendet werden.

Die Einnahmen der Eisenbahn von la Guaira nach Caracas haben im Jahre 1889 124 715 £ betragen; die Ausgaben, welche im Jahre 1888 infolge starker Felsrutschungen 65 % der Einnahmen ausmachten, haben in den fünf Betriebsjahren von 1884 bis 1888 durchschnittlich 61 % der Einnahmen verzehrt. Dasselbe Verhältniss wird man auch für das Jahr 1889, welches keine Verkehrsstörungen mit sich brachte, annehmen können, so dass von den Einnahmen nach Bestreitung der Betriebsausgaben (61 %) = 76 100 £, nach Verzinsung der 370 000 £ Schuldverschreibungen (5 %) = 18 500 £ und nach Vorwegnahme der Rücklagen = 10 000 £ noch 20 115 £ für die Gesellschaft verfügbar bleiben, welche die Vertheilung eines Gewinnes von 7½ % für das zweite Halbjahr gestatten, nachdem bereits für das erste Halbjahr ein solcher von 5 % vertheilt ist. Wie sehr sich überhaupt durch den Ausbau des Hafens von la Guaira die Lage der Gesellschaft verbessert hat, geht daraus hervor, dass trotz einer in diesem Jahre durch Felsrutschung verursachten zwölftägigen Verkehrsstörung die bisherigen Einnahmen nur unbedeutend gegen den gleichen Zeitraum des vorigen Jahres zurückgeblieben sind. Kr.

Aus dem Auslande.

Serbische Eisenbahnen: Projekt einer Eisenbahn von Nisch über Radujevac nach Kladovo.

Der Serbische Ministerrath hat, wie das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." meldet, den Konzessionsentwurf für den projektirten Bau einer Eisenbahn von Nisch nach Radujevac und eventuell nach Kladovo approbirt. Nach demselben übernimmt der Konzessionar den Bau und Betrieb einer Sekundärbahn mit normaler Spurweite von Nisch nach Radujevac, sowie einer Abzweigung derselben von Radujevac nach Kladovo auf seine Kosten und Gefahr. Die letztgenannte Abzweigung soll jedoch nur in dem Falle gebaut werden, als mit Rumänien eine Eisenbahnkonvention erzielt würde. Der Bau muss den Bedingungen des Cahier des charges entsprechend geführt und innerhalb 3 Jahren von dem Tage, wo der Vertrag mit dem Konzessionar von der Skuptschina sanktionirt wird, beendet sein. Die Serbische Regierung behält sich das Recht vor, die endgültige Trasse sowie die Stationen zu bestimmen; die Eisenbahnlinie muss jedoch von Nisch über Knjazevac, Zaicar und Negotin nach Radujevac geführt werden. In Nisch ist der Bahnhof der Serbischen Staatsbahn für den gemeinsamen Dienst der beiden Bahnen bestimmt. Fahrpläne, sowie Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Bahnen werden von der Regierung geregelt. Der Konzessionar bezieht die Betriebseinnahmen der Bahn, geniesst jedoch keinerlei Zinsengarantie.

*) Von der durch die im vorigen Jahre konzessionirte Ecuador Railway Company zu bauenden Bahn von Quito nach dem Hafen Bahia Caracas sind übrigens die ersten 100 km bereits in Angriff genommen worden.

Bulgarische Eisenbahnen.

Nachdem am 3. d. Mts. die Eisenbahnlinie Burgas-Jamboli vollendet war, findet die feierliche Eröffnung am 17. d. Mts. statt. — Im Auftrage der Regierung werden augenblicklich die generellen Vorarbeiten zum Bau einer Linie Sofia-Küstendil vorgenommen. Mit diesem selbst soll, wie aus Sofia gemeldet wird, angeblich sofort begonnen werden, wenn die jetzt schwebenden Verhandlungen mit den Orientbahnen, wonach letztere eine Verbindung zwischen Küstendil und der Linie Saloniki-Uesküb zusichern, zum erfolgreichen Abschluss gelangen.

Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 25. Mai/6. Juni statt. Auf der Tagesordnung steht auch der Bericht über die Resultate des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 6./18. März d. J.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die Generalversammlung ist auf den 26. Mai/7. Juni einberufen. Auf der Tagesordnung steht neben den gewöhnlichen Gegenständen und einer Reihe von internen Angelegenheiten der Bericht über die Resultate des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. März/3. April d. J.

Schweden-Norwegen: Lulea-Ofotenbahn.

Aus Stockholm, den 12. d. Mts., wird geschrieben: Beide Kammern nahmen heute nach kurzer Debatte den Antrag der Regierung wegen Erwerbung der Bahnstrecke von Lulea bis zur Norwegischen Grenze an, bewilligten auch den zum Ankauf sowie zur vollen Instandsetzung der Bahn und zur Anschaffung von rollendem Material verlangten Kredit von 11 723 000 Kronen und stellten davon 7 Millionen Kronen zur sofortigen Verfügung des Ministers des Innern. Die Gegner der Vorlage machten hauptsächlich geltend, dass die Regierung die Konkurserklärung der Bahngesellschaft hätte abwarten oder aber zuvor die Konzession für verfallen erklären müssen. Bevor noch der Reichstag heute sein Votum in dieser Angelegenheit abgeben konnte, kam im hiesigen Rathhausgericht ein Antrag auf Pfändung der Bahn und allem Besitzthum der Eisenbahngesellschaft Lulea-Ofoten in Schweden zur Verhandlung. Dieser Antrag war von dem Hardesvogt E. Uddenberg als Vertreter einer grossen Anzahl von Obligationenbesitzern gestellt und machte derselbe geltend, dass die Eisenbahngesellschaft eine 5 % Obligationenanleihe von 1 500 000 £ aufgenommen habe und dieselbe zur ersten Stelle hypothekarisch eingetragen worden sei; da nun die Gesellschaft weder am 15. Juli 1889, noch am 15. Januar d. J. die fälligen halbjährigen Zinsen auf die Obligationen bezahlt habe, so verlange er deren sofortige Zahlung oder die Zuerkennung des Rechts zur Pfändung der Bahn. Von dem Vertreter der Bahngesellschaft, Freiherrn Hierta, lag nur die schriftliche Erklärung vor, dass ihm nicht bekannt sei, wo die Kupons eingelöst werden sollten. Das Gericht hat sein Urtheil verschoben.

Verschiedenes.

Die internationale Telegraphenkonferenz in Paris

trat am 15. Mai d. J. in Paris zusammen. Herr Staatssekretär von Stephan beabsichtigt, der Konferenz einen Antrag zu unterbreiten, welcher die Uebertragung und Anwendung der Grundidee des Welt-Postvereins auf die internationale Telegraphie bezweckt, dass nämlich unter Aufhebung der gegenseitigen Abrechnung jedes Land die gesammten Telegraphengebühren für sich behält, dagegen für jedes Telegramm an jedes Transitland 60 Cts. bezahle. Ausserdem verlangt der Antrag die einheitliche Festsetzung der Telegrammgebühr auf 12½ und 15 Cts. für ein Wort je nach Umständen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der am 20. April a. c. eingestellte Güterverkehr in der Strecke Kaczyka-Strigoia der Linie Hatna - Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen, wurde am 6. d. Mts. wieder aufgenommen.

Wien, am 10. Mai 1890. (1083)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der am 5. d. Mts. in der Strecke Kornitz - Dzbell der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz wegen Dammrutschung eingestellte Gesammtverkehr wurde am 9. d. Mts. wieder aufgenommen.

Wien, am 11. Mai 1890. (1084)

2. Güterverkehr.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 20. d. Mts. gelangen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlensendungen nach den an der neueröffneten Strecke Bufleben-Grossenbebringen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt gelegenen Stationen: Brüheim - Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Grossenbehringen und Wangenheim zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 13. Mai 1890. (1085)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni 1890 tritt ein neuer Gütertarif in Kraft und zwar umfasst:

Heft 1 den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn),

Heft 2 den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und

Heft 3 den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, der Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten - Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahnen.

Durch diesen Tarif wird eine Reihe neuer Stationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahn - Verwaltung in den direkten Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Die seitherigen Tarifhefte 1—3 vom 1. April 1888 werden sammt den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben. Eine Ausnahme bildet der Verkehr mit den Stationen

Düsseldorf B. M., Gerresheim Rh., Grafenberg, Rath B. M., } des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld,

Düsseldorf K. M., Düsseldorf Rh. } des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch),

für welche Stationen die bisherigen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze bis zur Betriebseröffnung der neuen Bahnanlagen in Düsseldorf bestehen bleiben.

Die im neuen Gütertarife aufgeführten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Aue, Birkenbringhausen, Ernsthausen, Forsbach, Frankenberg, Hoffnungsthal, Münchhausen, Raumland-Berleburg, Rösrath, Simtshausen und Wetter (Hessen) des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld, sowie diejenigen für die Station Oudler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen, jene für die Stationen Düsseldorf, Düsseldorf - Bilk, Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Grafenberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Bahnanlagen in Düsseldorf in Kraft.

Der Tag dieser Betriebseröffnungen wird s. Z. besonders bekannt gemacht werden.

Insoweit durch Einführung des neuen Gütertarifs Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 15. Juli d. J. in Wirksamkeit.

Dresden, am 14. Mai 1890. (1086)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Eröffnung der diesseitigen Neubaustrecke Ludwigslust-Malliss am 20. Mai d. J. kommt im Lokal-Vieh- etc. und Güter-Verkehr der früheren Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn eine direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern zwischen Eldena und Ludwigslust einerseits und den Stationen der Strecken Dömitz-Malliss-Lübtheen andererseits, und fernerzwischen den Stationen der Strecken Dömitz-Ludwigslust und Malliss-Lübtheen einerseits und den Stationen der früheren Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn nördlich von Ludwigslust andererseits zur Einführung. Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. (1087)

Donau-Umschlagsverkehr nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr der IV. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahme - Tarifes IV b. für Zucker in Mengen von 10 t, ermässigte Frachtsätze der Ausnahme - Tarife für Zucker und Güter aller Art im Verkehr mit Station Nisch der Serbischen Staatsbahnen, sowie anderweite bereits seit 1. April in Kraft getretene Ausnahmetarifsätze für Zink von Stationen des Direktionsbezirks Breslau. In den neuen Zuckertarif sind Frachtsätze nach den Stationen Sulina, Tultscha, Reni und Ismail nicht wieder aufgenommen. Die im Haupttarif bezw. Nachtrag III für diese Stationen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes IV a und b behalten noch bis zum 15. Juli d. J. einschliesslich Geltung.

Exemplare des Nachtrags sind kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 17. Mai 1890. (1088)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalgütertarif. Am 1. Juli l. J. gelangt vorbehaltlich der Genehmigung der vorgesetzten Behörde unter gleichzeitiger Aufhebung des Tarifs vom 1. X. 1877 nebst Nachträgen, ein neuer Tarif für den Lokal-Güterverkehr der Pfälzischen Eisenbahnen zur Einführung.

Ludwigshafen a. Rh., 17. Mai 1890. (1089)

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Lavale.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Vom 1. Juni d. Js. ab gelangt zu dem Gütertarif vom 1. Januar 1888 der Nachtrag VI und zum Vieh- etc. Tarif vom 1. März 1889 der Nachtrag II zur Einführung. Der Nachtrag VI zum Gütertarif enthält neben einigen bereits früher eingeführten Aenderungen anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und den Stationen der Hessischen Nebenbahnen andererseits, wodurch neben einigen geringfügigen Frachterhöhungen in den meisten Fällen Ermässigungen eintreten; soweit Frachterhöhungen hiermit verbunden sind, erhalten diese jedoch erst Wirksamkeit vom 15. Juli d. Js. ab.

Durch den Nachtrag II zum Vieh- etc. Tarif sind die Stationen der Strecke Wiesbaden - Langenschwalbach in denselben aufgenommen und einige Ergänzungen bezw. Berichtigungen eingetreten.

Die Tarifnachträge sind durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Verwaltungen vom 25. d. Mts. ab zu beziehen, auch ertheilt jetzt schon auf Befragen nähere Auskunft das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und das Tarifbüreau der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz.

Frankfurt a. M., den 13. Mai 1890. (1090)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Warstein - Lippstadter Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf § 59, 1 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands wird im diesseitigen Bahnbezirk für diejenigen Empfänger, welche 5 km und darüber von der Empfangsstation wohnen, die lagerzinsfreie Zeit für Eil- und Stückgüter auf 3 Tage verlängert.

Lippstadt, den 14. Mai 1890. (1091)

Die Betriebsdirektion.
F. Schönfeldt.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. Mai l. J. werden die Transittarife für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim bezw. Ludwigshafen a. Rh. und von da nach den im Tarif genannten Badischen Stationen weiter befördert werden, neu herausgegeben. Zum gleichen Zeitpunkt gelangen die bezüglichen Tarife vom 6. September 1886 zur Aufhebung.

Die Neuausgabe enthält neben verschiedenen Ergänzungen etc. der früheren Tarifbestimmungen Sätze für die neu aufgenommenen Stationen Brennet (Wehrathal) und Wehr sowie Frachterмässigungen für die Stationen Haagen, Lörrach, Schopfheim, Steinen und Zell im Wiesenthal.

Exemplare der Tarife können durch Vermittelung unserer Güterabfertigungsstellen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. Mai 1890. (1092)

Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VII zum Staatsbahngütertarif Frankfurt a. M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen der neu aufgenommenen Stationen Salzmünde - Hafen, Elsnig - Elbe, Globig, Rackith, Trebitz-Elbe, Wörblitz, Angabe der Abfertigungsweise nach und von Station Salzmünde-Hafen des Eisenbahn-Di-

rektionsbezirks Frankfurt a. M., neue vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Tarifkilometer für die an der Strecke Pratau-Torgau belegenen Stationen Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz-Elbe, Wörblitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und ermässigte, vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Pratau-Torgau ab gültige Tarifkilometer für die Stationen Torgau und Zschakau. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 16. Mai 1890. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. gelangt zu Theil III, Heft 4 des Tarifes für den **Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr**, gültig vom 10. Oktober 1888 der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Reexpeditionsbestimmungen.

An Interessenten wird der Nachtrag von den betheiligten Endverwaltungen und dem Materialdepot der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unentgeltlich abgegeben.

München, den 14. Mai 1890. (1094)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmefrachtsätze für Eisen nach Myslowitz transit. Am 19. Mai l. J. treten für die Beförderung von Eisenwaaren und Façoneisen (wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter den Spezialtarifen I und II aufgeführt) in Mengen von 10000 kg oder bei Zahlung der Fracht hierfür von den Stationen Beckingen, Bous, Brebach, Burbach b/Saarbrücken, Dillingen a/Saar, Jünkerath-Stadtkyll, Neunkirchen, Quint, Rheinböller-Hütte, Saarbrücken, Saarlouis, Stromberger Neuhütte, Trier l. und r. M., Türkismühle und Völklingen nach Myslowitz transit Ausnahmefrachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den Güterabfertigungsstellen der vorbenannten Stationen zu erfahren ist.

Köln, den 15. Mai 1890. (1095)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Unter Aufhebung der im zweiten Absatz der Zusatzbestimmungen zu § 53 des Betriebsreglements auf Seite 25 des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Heft I, vom 20. Oktober/1. November 1888 enthaltenen Vorschriften wird es vom heutigen Tage ab im Deutsch-Russischen Verbandverkehr gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen.

Bromberg, den 12. Mai 1890. (1096)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband und Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrheinisch). Am 1. Juli d. J. treten für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn und der Pfälzischen Eisenbahn andererseits neue Tarife (Heft I) in Kraft, durch welche die bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze in den gleichbenannten Tarifheften vom 1. Januar 1887 und 1. April 1886 für den vorbezeichneten Verkehr aufgehoben werden.

Durch die neuen Tarife treten neben zahlreichen Ermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen (bei Entfernungen unter 100 km) und zwar hauptsächlich dadurch ein, dass in das Tarifheft für den Verkehr mit den Pfälzischen Eisenbahnen der Ausnahmetarif Nr. 2 für Eisen (Roh-) und Steine etc. nicht wieder aufgenommen worden ist. Ferner werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Gaskoks für verschiedene Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen durch neue Ausnahmetarifsätze nicht ersetzt.

Bis zur Ausgabe der neuen Tarife, welche demnächst bei den betreffenden Güterabfertigungen käuflich zu haben sind, ertheilt über die Höhe der neuen Frachtsätze unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Die in den Tarifheften I für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn bezw. der Main-Neckarbahn enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Eberbach und Mannheim bezw. Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen finden vom 1. Juli d. J. ab auch Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Ferner werden vom 1. Juli d. J. ab die in dem Staatsbahn-Gütertarife Köln (linksrh.)-Frankfurt a/Main vom 1. Januar 1889 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Eisenbahnschienen etc. für Aachen-Kölnthor-Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof und Frankfurt am Main-Sachsenhausen (Staatsbahnhof) auf 0,96 ℳ und derjenige für Stolberg und Stolberg A. J.-Hanau-Ostbahnhof (Staatsbahnhof) auf 0,98 ℳ für 100 kg erhöht.

Köln, den 16. Mai 1890. (1097)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Aufhebung des Deutsch - Mittelrussischen Verbands - Gütertarifs, Theil II. Der für die Verkehrsrichtung nach Russland mit Gültigkeit vom 1. Juni 1883 neuen Stils eingeführte Deutsch-Mittelrussische Verbands-Gütertarif, Theil II, nebst den zu demselben herausgegebenen Nachträgen 1 bis 5 tritt mit dem 1./13. August alten/neuen Stils 1890 ausser Kraft.

Bromberg, den 10. Mai 1890. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft. An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der M o s k a u - K u r s k - Bahn über K u r s k - K i e w - G r a j e w o nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr ist mit Gültigkeit vom 5/17. Mai d. J., soweit darin nicht ein anderer Termin angegeben, ein neuer Tarif erschienen.

Ferner ist mit Gültigkeit von demselben Tage zu dem Getreidetarif von Stationen der Moskau-Kursk-Bahn nach Königsberg, Pillau, Memel uber I. Orel-Smolensk-Brest-Grajewo, II. Orel-Brjansk-Luninetz-Brest-Grajewo, III. Tula-Protopopowo - Wjasma - Brest - Grajewo vom 23. September / 5. Oktober 1889 der erste Nachtrag erschienen.

Druckexemplare sind zum Stückpreise von je 10 ₰ bei unserer Fahrkarten-Ausgabe Südbahnhof zu haben.

Direktion. (1099 H&V)

Kursk - Kiewer und Libau - Romnyer Verkehr. Während der Zeit der diesjährigen offenen Schifffahrt auf dem Dniepr treten für den Verkehr nach Königsberg i/Pr. und Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof) in dem vom 15./27. September 1889 gültigen Theil I für Getreide des Tarifs

a) für den Kursk-Kiewer Verkehr,
b) für den Libau-Romnyer Verkehr

folgende Aenderungen ein:

1. Die Station Kiew-Fluss der Kursk-Kiewer Bahn wird in den zu a bezeichneten Tarif mit der Entfernung von 1232 km und dem Frachtsatz von 114,57 Rbl. + 6,05 Rbl. Nebengebühren für den Wagen von 10000 kg (610 Pud) aufgenommen. Die Beförderung der Sendungen findet über den Bahnweg Bachmatsch-Wileika-Wirballen statt.

2. Der Frachtsatz der Station Krementschug der Charkow-Nikolajewer Bahn in dem zu b bezeichneten Tarif wird von 138,55 auf 126,57 Rbl. ermässigt.

Bromberg, den 12. Mai 1890. (1100)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. E i n f ü h r u n g e i n e s F r a c h t s a t z e s d e s A u s n a h m e t a r i f s 2 z w i s c h e n E n g e l m a n n s r e u t h u n d W e r n i g e r o d e. Für die Beförderung der in dem Ausnahmetarif 2 des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs genannten Artikel Europäisches Stammholz, Hopfenstangen und Telegraphenstangen in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür zwischen Engelmannsreuth und Wernigerode kommt vom 1. Juni d. J. ab ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,23 ℳ für 100 kg zur Berechnung. Die der Ermittelung der Lieferfristen usw. zu Grunde zu legende Entfernung beträgt 378 km.

Magdeburg, den 17. Mai 1890. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni l. J. treten Berichtigungen zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2 und Theil III, Heft 1 und 2 für den vorbezeichneten Verband in Kraft, welche Herabsetzung von Frachtsätzen usw. betreffen. Die Berichtigungen sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 18. Mai 1890. (1102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verband. 1. Für Braunkohlen-Darrsteine (Briquets) bei Beförderung in Mengen von mindestens 20000 kg von e i n e m Versender und e i n e r Versandstation nach e i n e r Empfangsstation treten im Verkehr von den Stationen Alt-Ranft, Fürstenberg a/O., Görlitz, Gross-Räschen, Grube Vaterland, Königs-Wusterhausen, Sagan, Senftenberg, Sorau, Strassgräbchen und Weisswasser nach den Hafenstationen Lübeck, Wismar, Rostock Ll. und Warnemünde am 15. Mai 1890 Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welchen die Taxen des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel zu Grunde liegen.

2. Der Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel findet vom 15. Mai 1890 ab auch auf den Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn Anwendung.

Berlin, im Mai 1890. (1103 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. a) Vom 25. Juni neuen Stils ab werden die in dem vom 15/27. September 1889 gültigen Ausnahmetarif 1 Theil I bezw. die in dem zugehörigen 1. und 2. Nachtrag enthaltenen Getreidefrachtsätze von den Stationen Karassewka, Ponyri, Maloarchangelsk, Alexandrowka, Smiewka und Stannowoi-Kolodes der Moskau-Kursker Eisenbahn nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof), Memel und Pillau um je 5,50 R. für den Wagen von 10000 kg (610 Pud) erhöht.

b) Von demselben Tage ab erhöhen sich gleichfalls die in dem zu a) genannten Ausnahmetarif 1 und dem zugehörigen 1. Nachtrag enthaltenen Getreidefrachtsätze von den nachstehend genannten Stationen der Polässjebahn nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof), Memel und Pillau wie folgt: Lachwa um je 2,52 R., Diatelowitschi um je 5,00 R. und Luninetz um je 10,00 R. für den Wagen von 10 000 kg (610 Pud).

c) Mit Gültigkeit von sogleich werden in den zu a) genannten Ausnahmetarif 1 für den Verkehr von Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Königsberg i/Pr. und Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof) folgende neue Bahnwege mit den nachstehenden Frachtsätzen für Wagenladungen von 10 000 kg (610 Pud) einbezogen:

1. über Orel-Brjänsk-Homel-Minsk-Wileika-Wirballen: Karassewka, Ponyri, Maloarchangelsk, Alexandrowka, Smiewka, Stanowoi-Kolodes mit je 138,74 R., Nebengebühren 7,31 R.;
2. über Kursk-Bachmatsch-Wileika-Wirballen: Kursk Stadt 137,55 R., Kursk I, Korennaja-Pustin und Solotuchino je 134,50 R., Karassewka und Ponyri je 140,00 R., Nebengebühren 6,05 R.

Die im Ausnahmetarif 1 bei den vorstehend unter 1 und 2 genannten Stationen stehende Sternbezeichnung bezw. die am Fusse von Seite 8 des Ausnahmetarifs 1 enthaltene Sternanmerkung greift auch hier Platz.

Bromberg, den 10. Mai 1890. (1104)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 25. Mai 1890 treten die in den Heften II, III und IV des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1890 für die Badischen Stationen Fahrnau, Haagen i/Baden, Hausen-Raitbach, Lörrach, Maulburg, Oberlauchringen, Oeflingen, Schopfheim, Steinen, Stühlingen, Untereggingen, Wehr, Weil, Weizen, Zell i/W. und Zollhaus Blumberg vorgesehenen Tarifkilometer und Frachtsätze in Kraft, während gleichzeitig die in den Heften II, III und IV des Tarifs vom 1. Januar 1887 für die Badischen Stationen Fahrnau, Haagen i. Baden, Hausen-Raitbach, Lörrach, Maulburg, Oberlauchringen, Schopfheim, Steinen, Stühlingen, Weizen und Zell i/W. aufgeführten Tarifkilometer und Frachtsätze ausser Geltung treten.

Soweit die neuen Frachtsätze des Spezialtarifs III für die vorgenannten Badischen Stationen niedriger sind als die bezüglichen Frachtsätze des Steinkohlen-Ausnahmetarifs vom 1. November 1889 kommen die erstgenannten Frachtsätze auch für Steinkohlen etc.-Sendungen zur Anwendung.

Die Badische Station Zollhaus i/Baden erhält die Bezeichnung Zollhaus Blumberg.

Köln, den 17. Mai 1890. (1105)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücker-Hessischer Güterverkehr. Am 20. Mai d. J. gelangen anderweitige ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (für Eisenerze usw.) im Verkehr mit Bockenrod, Station der Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim und neue Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifs im Verkehr mit Griesheim, Station der Hessischen Ludwigsbahn, zur Einführung.

Köln, den 17. Mai 1890. (1106)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Einführung eines Ausnahmetarifes für den Transport lebender Krebse von Podwoloczyska nach Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 1. Juni a. c. gelangt ein Ausnahmetarif für den Transport lebender Krebse von der Station Podwoloczyska der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn nach der Station Frankfurt a/M. der Hessischen Ludwigsbahn, via Krakau-Olmütz-Bubna-Komotau-Eger-Aschaffenburg bei Zahlung der Fracht für mindestens 5 000, bezw. 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Beförderung mit Personenzügen, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes liegen in den beiden vorerwähnten Stationen zur Einsicht auf und können auch daselbst, sowie bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 16. Mai 1890. (1107)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Aenderung der Kurszuschläge zu den Frachtsätzen der Verbandtarife. Vom 1. Juli 1890 ab bis auf weiteres gelangen in den vorbezeichneten Verkehren an Stelle der bisherigen Kurszuschläge für die Rumänischen Eisenbahnen erhöhte Frachtzuschläge zur Erhebung, welche das Vierfache der in den betreffenden Tarifen unter I. aufgeführten Zuschläge betragen.

Wien, am 17. Mai 1890. (1108)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien. Einführung eines Nachtrages II. Mit 1. Juli d. J. tritt für den Elbeumschlagsverkehr Rumänien-Laube ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Ausnahmetarife Aenderungen respektive Erhöhungen der Kurszuschlagsbeträge, und zwar gelangen mit dem Tage der Einführung dieses Nachtrages die im Nachtrage I vom 1. Januar 1890 enthaltenen Kurszuschläge vervierfacht zur Berechnung und Einhebung.

Exemplare dieses Nachtrages können von der unterzeichneten Generaldirektion, sowie von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, den 15. Mai 1890. (1109)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwest- und Süd - Nordd. Verbindungsbahn. Mit 1. Juni 1890 tritt ein Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl, ferner für Schwefelsäureabfallwasser und Petroleumrückstände bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Pardubitz S. N. D. V. B. nach Stationen der Oest. Nordwest- und Südnordd. Verbindungsbahn in Kraft.

Die im genannten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze finden auch auf leere gebrauchte Petroleumfässer nach Pardubitz Anwendung, wenn mindestens 60 Stück pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei der gefertigten Centralverwaltung zum Preise vom 5 kr. bezogen werden.

Wien, den 16. Mai 1890. (1110)
Die Centralverwaltung
der K. K. priv. Oesterr. Nordwest-
u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Zell - Todtnauer Bahn. An Stelle des seit 1. Januar d. J. gültigen Anhangs zum Lokaltarif obiger Bahn gelangt mit dem heutigen Tage eine neue Ausgabe zur Einführung. Ferner tritt am 1. Juni d. J. ein Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarif in Kraft.

Darmstadt, den 20. Mai 1890. (1111)
Betriebsverwaltung.
Herrmann Bachstein.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1890 ist ausgegeben worden:

Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden auf den Gr. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1. der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. August 1881 nebst Nachträgen;
2. die Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Juli 1874;
3. die Vorschriften und der Tarif über die Ausgabe von Abonnementskarten vom 1. Februar 1885;
4. die Vorschriften über die Beförderung der Mitglieder sowie des Pflegpersonals von Vereinen für öffentliche Krankenpflege zu ermässigten Taxen vom 15. April 1887.

Obige Drucksache ist durch Vermittelung diesseitiger Stationen zum Preis von 70 ₰ zu beziehen.

Karlsruhe, den 17. Mai 1890. (1112)
Generaldirektion.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im diesseitigen Lokalverkehr vom 1. März 1890 tritt am 20. d. Mts. ein Nachtrag I in Geltung.

Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifvorschriften, sowie die Bestimmungen und den Tarif für neu zur Einführung kommende Rundreise-Fahrkarten.

Strassburg, den 9. Mai 1890. (1113)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oesterr. Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals. (Einführung des Tarifnachtrages I.) Am 1. Juni l. J. tritt ein Nachtrag I zum Tarife für den oben bezeichneten Personenverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.
2. Neue Fahrpreise und
3. Geänderte Fahrpreise.

Bei der unterzeichneten Generaldirektion, sowie in den betheiligten Stationen liegen Exemplare dieses Tarifnachtrages zur Einsicht bereit.

Wien, den 16. Mai 1890. (1114)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Oesterreich. Personenverkehr über Tetschen. (Einführung des Tarifnachtrages I.) Am 1. Juni l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für den Norddeutsch-Oesterr. Personenverkehr über Tetschen vom 1. September 1889 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei der unterzeichneten Generaldirektion und in den betheiligten Stationen zur Einsicht auf.

Wien, den 16. Mai 1890. (1115)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eröffnung des Haltepunktes Baumschulenweg. Am 20. Mai d. J. wird der an der Eisenbahnstrecke Berlin - Görlitz in Kilometerstation 5,15 belegene Haltepunkt Baumschulenweg für den Personenverkehr eröffnet.

Die auf dem genannten Haltepunkte anhaltenden Züge ergeben sich aus dem gegenwärtig gültigen Fahrplan des Direktionsbezirks Berlin.

Berlin, im Mai 1890. (1116MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an

850 Satzachsen oder deren einzelne Theile,
1 700 Tragfedern und
3 200 Spiralfedern,

welche innerhalb 2 bis 14 Monaten zu liefern sind, zu vergeben.

Die Bedarfszusammenstellung, technischen Vorschriften, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht beim technischen Büreau auf, von welchem sie auch auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 2 *M.* bezogen werden können.

Angebote auf die ganze oder einen Theil der Lieferung wollen bis Freitag, den 30. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, mit der Aufschrift:

„Lieferung von Wagenbestandtheilen" versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 12. Mai 1890. (1117)

Königliche Generaldirektion der Württemb. Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs - Materialienabfälle, als: Schweisseisen, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Eisenblech, Radreifen, Gusseisen, Hartgussräder, alte gusseiserne Isolatoren mit Spannköpfen sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 23. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Oldenburg, den 13. Mai 1890. (B1118)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Main - Neckarbahn. Die auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn lagernden alten Materialien an:

Schienen, Schweisseisen, Drehspänen, Radreifen, Feuerbuchsen von Kupfer, Trieb-, Lauf- und Wagenradsternen, Injekteure von Lokomotiven usw.

sollen Freitag, den 30. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, durch Anbietung vergeben werden.

Der Haupt - Magazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Haupt - Magazinsverwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr." eingereicht werden.

Darmstadt, den 13. Mai 1890. (1119)

Der Ober-Betriebsinspektor.

Gessner.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 41. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Mai 1890.

Der Festtage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 31. d. Mts.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Aus Indien.

(Schluss aus Nr. 40.)

In den Indischen Zeitungen, welche von den Hindus geschrieben und gelesen werden, finden sich vielfach Plaudereien über das Reisen auf Eisenbahnen, und es ist für den Europäer nicht ohne Interesse, den Eindrücken zu folgen, die ein Hindu von dem Reisen auf der Eisenbahn gibt.

Die Scenen auf dem Bahnsteige einer Eisenbahn in Indien sind von denen in England sehr verschieden. Wir haben schon erwähnt, dass die Benutzung der Eisenbahnen bei den Hindus wegen der Schnelligkeit und der Billigkeit des Reisens sehr populär geworden ist. Jeder Zug ist mit Reisenden III. Klasse vollgepfropft; denn mit geringen Ausnahmen kauft sich kein Hindu ein I. Klasse-Billet. Die Neigung zur Sparsamkeit hat nahezu die Rang- und Kastenunterschiede beim Reisen ausgeglichen. Der reiche Mann oder der Bramapriester, dem zu anderen Zeiten jede Berührung mit Leuten aus untergeordneten Kasten unrein erscheinen würde, ist zufrieden, wenn er mit Personen der niedrigsten Kaste aus den letzten Klassen der Gesellschaft in einen mit einem Zeltdach überspannten Wagen eingepfercht wird. Er findet seine Würde schon anerkannt, wenn er einen Eckplatz eingeräumt bekommt. Die Wagen III. Klasse, welche in Abtheilungen für männliche und weibliche Reisende eingetheilt sind, sind mit schnatternden, fröhlichen Schwärmen von Hindus und Mohamedanern gedrängt angefüllt. Die Leute scheinen auf jeder Station eine Unzahl von Bekannten und Verwandten und diesen unendlich viel zu erzählen zu haben. Es ist nichts seltenes, dass auf einen Reisenden 30 bis 40 Begleiter*) kommen und jeder von diesen hat den Abreisenden noch ein letztes Wort zu sagen, was bei der auffallend schrillen Tonart der Hindus besonders lärmend erscheint.

Zu diesem Geschrei kommen dann noch die energischen Zurufe von den verschiedenen Billetschaltern; denn der Hindu betrügt gern beim Billetkauf, sucht das Billet zu erhaschen und sich im Gedränge zu verkrümeln. Ein wildes Rennen, ein Auf- und Niederwogen der unter dem Gewicht zahlloser Gepäckstücke keuchenden Personen ist bei jedem Anhalten eines Zuges wahrzunehmen und dazu kommen die Versuche, in die Wagenabtheilungen zu gelangen, wenn diese auch schon so besetzt sind, dass kein Apfel zur Erde mehr fallen kann. Das ist bei der Gluthsonne Indiens ein ganz besonderer Sport. Die Eisenbahnbeamten in Indien müssen eine aussergewöhnliche Energie entwickeln, damit sie sich durch die lärmenden, sich drängenden Reisenden einen Weg bahnen, um den Zug abfertigen zu können. Bei alle dem Gedränge kommt dann womöglich noch hinzu, dass vornehme Hindufrauen sich in ihrem

*) Das übersteigt selbst die auf Berliner Bahnhöfen gemachten Beobachtungen. 15 Begleiter auf 1 Reisenden war der höchste Satz auf dem Anhalter Bahnhofe zur Zeit des starken Sommerverkehrs.

Palankin nach dem Wagen tragen lassen, wobei dann die Träger alle übrigen Reisenden bestmöglichst über den Haufen zu rennen suchen.

Sobald ein Zug auf einer Station hält, drängen sich die Wasserverkäufer an die Wagen. Sie werden ihr kühlendes Getränk auch stets los, selbst in den Wintermonaten. Es ist meistens die Einrichtung getroffen, dass ein Hindu einer höheren Kaste das Trinkwasser auf der Station von dem Brunnen nach dem Wagen trägt, weil dadurch ermöglicht wird, dass der etwa reisende Bramine sich nicht zu scheuen braucht, einen Trunk Wasser anzunehmen, ohne nach seinen religiösen Begriffen durch die Berührung mit dem Manne einer untergeordneten Kaste unrein zu werden.

Die Leute der ärmeren Kaste, denen weder freiwillig ein Trunk gebracht wird, denen ja auch der Mann der höheren Kaste nicht einmal einen Trunk anbieten darf, eilen nach den Wasserbehältern oder dem Brunnen, trinken dort aus der hohlen Hand und waschen sich Stirn und Mund.

Trotz aller ihrer Kasteneintheilung haben die Hindus auch wieder einen demokratischen Zug im Charakter. Der reiche Prinz mit dem vergoldeten rothen Turban, in feinster Kleidung, mit Perlenschnüren und Diamanten behangen, bewegt sich zwanglos unter Coolys, Viehtreibern und kleinen Handelsleuten. Allerdings würde er nicht einen Bissen Brod von ihnen annehmen, ebenso wenig von einem Europäer, der Hunger könnte noch so gross sein.

Selbst der orthodoxe Hindu benutzt die Eisenbahnen. Aber er hat bei Reisen von einem Orte nach dem andern noch nicht alle seine alten Gewohnheiten aufgegeben. Er ist von Natur langsam, beeilt sich nie, unterhält sich gern und sieht, wenn er beim Essen ist, niemals nach der Uhr. Das verleidet ihm nicht selten die Benutzung der Eisenbahnen; denn für ihn ist es Regel, dass er den Zug verpasst. Er ist zwar auf der Bahn nicht die apathische Kreatur wie an anderer Stelle, aber an die richtige Innehaltung der Zeit kann er sich noch nicht gewöhnen. Reist er öfter, so wird er nervös und trifft, um ganz sicher den Zug zu erreichen, lieber am Tage zuvor auf der Station ein. Dort liegt er auf dem Perron, sein Gepäck als Kopfkissen unter sich. Er ist nicht verwöhnt mit seinem Lager, aber eine weiche Bettung des Hauptes hält er aus religiösen Gründen für unentbehrlich; denn schläft ein Mensch ohne solche, so wird seine Seele in der anderen Welt keine Ruhe finden.

So liegen die Reisenden und schlafen die Nacht hindurch in nächster Nähe der Schienen, in absoluter Gewissheit, dass die Stationsglocke sie rechtzeitig wecken wird. Ertönt die Glocke, so ist der Hindu sofort munter und er kommt auch wirklich mit dem Zug mit, wenn es ihm gelingt, seine Schachteln und Bündel rechtzeitig zu sammeln. Das Billet hat er schon am Tage zuvor gekauft, um ja beim Frühzuge keine Zeit zu versäumen.

Bei Ankunft des Zuges entsteht wieder eine Scene beispielloser Verwirrung auf dem Perron. Mit Töpfen und Pfannen, mit Bündeln und Kisten, mit Mosquitonetzen und Hängematten und hundert andern kleinen Dingen, deren Verwendung nur die Indischen Reisenden kennen, drängt der Hindu nach dem Wagen. Er kehrt sich nicht an Reglement und abfällige Bemerkungen seiner Mitreisenden, seine Scharteken muss er bei sich behalten. Der reiche Hindu will nicht mit seiner Dienerschaft zusammen reisen, er will aber auch keine höhere Wagenklasse bezahlen, als die von den Dienern benutzte. Diesen Anschauungen tragen die Indischen Eisenbahnverwaltungen Rechnung. Sie haben zwischen III. und II. Klasse noch eine Zwischenklasse eingerichtet, deren Preis nur um ein ganz Geringes höher ist, als der der letzteren. Da miethet der wohlhabende Hindu für sich und seine ganze Familie eine Wagenabtheilung. Als vorsichtiger Mann hat er die Bestellung 8 Tage vorher beim Stationsvorsteher gemacht. Jetzt ist er nur nach Unterbringung seiner zahllosen Gepäckstücke besorgt, Weib und Töchter dem Anblicken der Gaffer zu entziehen. Als Familienhaupt hat er aber auch keinen Augenblick Ruhe bei der Eisenbahnreise. Wenn auch besondere Abtheilungen für Damen eingerichtet sind, wünscht er doch nicht seine weibliche Verwandtschaft mit Halbkaste oder Englisch-Indischen Damen zusammen zu setzen; er muss sie bei sich behalten und kann sich daher der Ausgabe nicht entziehen, eine ganze Wagenabtheilung zu miethen. So sorgsam er auch seine Familie hüten mag, so ist er dabei doch kein eifersüchtiger Tyrann. Als liebevoller Vater und liebenswürdiger Gatte ist er stets besorgt, seiner Familie das Reisen so bequem als möglich zu machen. Auf jeder Station kauft er Früchte und andere Erfrischungen und dazu findet sich in Indien leicht Gelegenheit; denn jeder Eisenbahn-Haltepunkt ist von einer grossen Zahl von Händlern belagert, die alle möglichen Artikel von den kostbarsten an bis zu den einfachsten Süssigkeiten und Früchten feil bieten. Das Schlimmste für den Hindu ist der Uebergang von einem Zug auf den andern auf einer Kreuzungs- oder Trennungsstation, denn auf diesen finden sich selten Palankins oder Tragsessel, um die verschleierten Damen von einem Wagen nach dem andern zu bringen. Letztere müssen sich schon entschliessen, zu zeigen, dass sie gehen können und die Aufgabe des Familienhauptes besteht wieder darin, die weibliche Verwandtschaft und Nachkommenschaft für diesen kleinen Marsch auf das Sorgfältigste einzuhüllen. Das Schlimmste für ihn ist, wenn er eine Wagenabtheilung überwiesen erhält, welche von der angrenzenden nur durch eiserne Gitter oder Bambusstäbe getrennt ist. Er vermisst dann die schweren Vorhänge, die ihm nach den Gewohnheiten seiner Häuslichkeit fast unentbehrlich erscheinen und muss nun unter Verwendung der zahlreichen Hängematten und Mosquitonetze seiner Bagage die durchsichtige Trennungswand dicht machen, um das Eindringen profaner Augen zu verhindern. Der orthodoxe Hindu nimmt nie auf Reisen im Wagen, selbst dann nicht Speise zu sich, wenn er Tag und Nacht reisen muss. Er weiss ja, dass in demselben Zug mit ihm alle möglichen Leute sich befinden und wenn diese zufällig auch alle derselben Kaste angehören sollten, so steht doch auf der Maschine der böse Europäische Lokomotivführer, eine für ihn unreine Person. Hält der Zug, so steigt der orthodoxe Hindu aus und geht so lange als möglich bei Seite, verrichtet die nothwendigen Waschungen und verzehrt einige Süssigkeiten oder Früchte, die er von einem rein bekleideten Braminenhändler bezieht. Kann er in der Aufenthaltszeit seine Mahlzeit nicht beendigen, so wirft er lieber die Speise weg, als dass er sie mit in den Wagen nimmt.

Aber diese Gattung Reisender ist sehr im Abnehmen und die junge Indische Welt heutzutage findet keine Bedenken mehr darin, mit anderen Leuten zusammen im Wagen zu speisen.

Der Hindu reist nur wenn er Geschäfte hat, oder eine Wallfahrt ausführen muss, das Reisen allein ist ihm nie Zweck. Einige Eisenbahnen sind ausschliesslich auf den Wallfahrtsverkehr gegründet und das sind nicht die am schlechtest rentirenden. Von den zahllosen Wallfahrtsorten muss der Hindu wenigstens einen in seinem Leben einmal besucht haben.

Bei aller Neigung zur Sparsamkeit ist der Hindu aber mildthätig und streut gern Almosen aus. Auf der Eisenbahnreise macht es ihm ein besonderes Vergnügen, Kupfermünzen aus dem Fenster zu werfen, damit die Dorfkinder sich darum balgen. Diese Gewohnheit hat bei einzelnen Strecken im Gefolge gehabt, dass jeder Zug, wenn er langsam eine Steigung hinaufkeucht, von zerlumpten Kindern im Laufschritt begleitet wird, die ihre Hände ausstrecken, um Münzen aufzufangen.

Lebensgewohnheiten, gesellschaftliche und religiöse Vorurtheile hat das Dampfross in Indien umgestaltet bezw. besiegt. Der Ausbau der Eisenbahnen hat der thatsächlichen Ausdehnung der Englischen Macht in Indien den meisten Vorschub geleistet, dieselbe Wirkung, wie an anderen Orten. Man brauchte in Indien keine Bahnen zu bauen, damit der Strom der Einwanderung den eisernen Wegen folgen konnte, um eine Wildniss zu erschliessen. In dieser Beziehung sind die Ver-

hältnisse denen in Amerika oder Australien direkt entgegengesetzt. Indien ist ein stark bevölkertes Land mit einer Jahrtausende alten Kultur, welches die neuen Verkehrswege des eisernen Jahrhunderts seiner selbst wegen erhalten hat, nicht um fremde Völker in sich aufzunehmen. Aber dem Einfluss Europäischer Anschauungen kann selbst das starre Braminenthum, der versteinerte Kastengeist auf die Dauer nicht Widerstand leisten. Der Hindu ist der geborene Kaufmann. Die Eisenbahnen eröffnen ihm neue, ungeahnte Verkehrsbeziehungen. Er lernt sie schnell benutzen. Indiens Wohlstand wächst und damit der Englands, dessen Weltmacht in seinen Kolonien liegt, denen es zum weitaus grössten Theil seinen Reichthum verdankt.

Wir Deutsche können erst seit kurzer Zeit von „unseren Kolonien" reden und wissen ja am besten, dass unser Afrikanischer Besitz, um den es sich doch vornehmlich handelt, gegenüber dem Machtbereich der Englischen aussereuropäischen Besitzungen ein sehr bescheidener ist. Wir haben in Ostafrika festen Fuss gefasst, wir haben ähnliche Kämpfe mit den Eingeborenen zu bestehen gehabt oder noch zu bestehen, wie seiner Zeit die „Englisch-Ostindische Compagnie" in Vorderindien. Aber das zielbewusste Vorgehen unserer Reichsorgane im fremden Erdtheil, welches erst neuerdings wieder durch die Gewinnung unseres viel genannten Landsmannes Emin für die Deutschen Interessen zum Ausdruck gekommen ist, lässt hoffen, dass die Zeiten nicht mehr allzu fern sein werden, wo — wie am Kongo — der Bau einer Eisenbahn von dem Küstensaum nach dem handelskräftigen Hinterlande unseres Besitzes eine greifbare Form annehmen wird. Daraus wird so wenig wie in Indien der Untergang der Eingeborenen sich ergeben. Der Neger kann neben dem Weissen recht gut existiren und wird es in dieser Tropengegend um so mehr, als das Klima an und für sich jede Masseneinwanderung Kaukasischer Rasse unmöglich macht.

Aber auch die Hindus und Araber an der Küste werden sich in die neuen Verhältnisse zu finden wissen. Die gewaltsame Auflehnung gegen die Deutsche Gewalt, welche nunmehr beendet zu sein scheint, war kein Kampf ums Dasein; denn unter der neuen Regierung hätten auch die Arabischen und Indischen Elemente eine ihrem bisherigen Einfluss entsprechende Stellung einnehmen können. Es war der Kampf um die Herrschaft. Religiöse Gegensätze spielen dabei nur eine zweite oder eigentlich gar keine Rolle; denn meistens werden sie erst hervorgekehrt, wenn für andere, rein weltliche Interessen ein Deckmantel gefunden werden soll. Unser Kampf in Afrika mit Buschiri und anderen Halunken ist gewissermaassen eine neue Auflage mit veränderten Rollen des Kampfes der Ostindischen Compagnie mit dem Nawab von Bengalen.

In Indien wie in Ostafrika ist es Aufgabe der Europäer, die einheimische Bevölkerung in ihrer Existenz zu stützen und für die allgemeine Kulturarbeit zu gewinnen. Fanden schon die Engländer bei den Indiern wegen ihrer in den Bahnen anderer Weltanschauung sich bewegenden Ideen Widerstand, der wiederholt nur mit den Waffen in der Hand besiegt werden konnte, so können wir auf solchen bei den wilden Körperschaften Ostafrikas noch weit eher rechnen. Aber das nachhaltige Vorgehen eines fanatisirten Volkes von der hohen Kulturstufe der Indier haben wir nicht zu befürchten. Uns stehen alle Hilfsmittel unserer heutigen Technik zur Seite. Wir dürfen hoffen, dass der Herstellung von Eisenbahnen in unserem Ostafrika die gebührende Berücksichtigung wiederfährt und dann werden wir mit diesen keine schlechteren Erfolge erzielen, als die Engländer mit ihren Schienenwegen in Indien. Kolle.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nachstehend bezeichnete Strecken:

a) Pratau-Torgau (41,68 km) (Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt),
b) Leopoldshöhe-Lörrach (6,337 km),
c) Schopfheim-Säckingen (19,665 km),
d) Weizen-Immendingen (44,565 km),
(b bis d Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen)

von denen die erstgenannte Strecke voraussichtlich am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, während die unter b bis d genannten Strecken bereits am 20. d. Mts. zur Eröffnung gelangten, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2159 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 3. d. Mts. in Rudolstadt abgehaltenen Sitzung des engeren Ausschusses für die Berathung verschiedener Anträge auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements usw. (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2167 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Auslegung des Verschleppungs-Uebereinkommens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2169 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Kreuzer-Zonentarif.

Knapp vor der Vertagung des Reichsrathes ist der betreffende Gesetzentwurf vom Abgeordnetenhause mit einigen darauf bezüglichen Resolutionen (siehe weiter unten) angenommen worden. Die Haupteinwendungen richteten sich gegen die Zonen von 50 km, für welche der volle Zonenpreis bezahlt werden muss, auch wenn nur 1 km der Zone befahren wird, dann gegen die nicht entsprechende Berücksichtigung der II. Klasse, die mit dem doppelten Preise der III. Klasse belegt wird, ferner gegen den 50 % Eilzugzuschlag und endlich gegen die Aufhebung des Freigepäcks bezw. gegen die Höhe des neuen Gepäcktarifs. Die Vertheidigung des neuen Tarifs führten der Handelsminister Marquis v. Bacquehem und der Präsident der Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik (siehe weiter unten). Es ergab sich aus deren Ausführungen, dass nach zwei Richtungen Abänderungen des ursprünglichen Projektes zu gewärtigen sind. Einmal wird der Zonentarif für Konkurrenzstrecken überhaupt nicht zur Anwendung kommen, und dann hat der Handelsminister auch erklärt, dass er bereit sei, die 9. und 10. Zone in je 2 Zonen zu zerlegen, so dass auch in der Distanz von 100 bis 200 km nicht die 50 km-Zone, sondern die 25 km-Zone zur Berechnung kommen wird. Damit kommt die Regierung dem in einer Resolution niedergelegten Verlangen des Abgeordnetenhauses entgegen.

Der Handelsminister über den Kreuzer-Zonentarif: staatsrechtliche Bedenken.

Handelsminister Marquis v. Bacquehem gibt seiner Befriedigung Ausdruck, dass der Eisenbahnausschuss sich mit der Vorlage einverstanden erklärt habe, ohne indessen mit der Kritik jener Punkte zurückzuhalten, die ihm mangelhaft erschienen, und dass er die Aufmerksamkeit auf jene Punkte gelenkt habe, die der bessernden Hand bedürfen. Der Eisenbahnausschuss habe, indem er dem Projekte seine Zustimmung gab, diese Reform als einen wesentlichen Fortschritt gegenüber den bisherigen Verhältnissen bezeichnet. Die leitenden Gesichtspunkte der Vorlage seien, die möglichste Uebereinstimmung im Tarifsystem bei den Bahnen anzustreben. Nun habe sich sofort bei der Berathung im Eisenbahnausschusse eine grosse Kontroverse ergeben. Die Regierung sei der Ansicht gewesen und habe derselben auch im Artikel 1 des Gesetzentwurfes Ausdruck gegeben, dass sie, soweit die Staatsbahnen in Betracht kommen, die Reform bezüglich der Schnellzugzuschläge und der Aufhebung des Freigepäcks ohne gesetzliche Ermächtigung durchführen könne. Die Verwaltung der Staatsbahnen habe sich auch für ihre Auffassung auf den Zweck und die Entstehung des Gesetzes vom Jahre 1877 berufen können. Damals gab es noch keine Staatsbahnen, und es handelte sich um die Erhöhung gewisser Maximalsätze, welche in einzelnen Konzessionsurkunden enthalten waren. Die Staatsbahnen haben aber von diesen Maximalsätzen überhaupt keinen Gebrauch gemacht, sondern sich sofort mit einer Ermässigung der bestehenden Tarife eingeführt. Die Tarife für die Staatsbahnen werden nicht durch das Gesetz bestimmt, und es empfehle sich auch nicht, für dieselben gewisse Maximalsätze festzu-

stellen wie bei den Privatbahnen. Die Festsetzung der Tarife sollte Sache der Verwaltung sein unter steter Kontrole des Hauses. Würde man die Grundtaxen in das Gesetz selbst aufnehmen, so wäre dies ein Verzicht auf die bisherige freie Festsetzung der Tarife, wozu der gegenwärtige Moment am wenigsten geeignet sei. Der Minister erklärt, der Fassung des Artikels 1, wie sie der Ausschuss vorgeschlagen hat, vollkommen beizustimmen. Dass das gegenwärtige System nicht den Bedürfnissen des Verkehrs entspreche, sei nicht zu leugnen, und die Nothwendigkeit einer Reform sei allgemein anerkannt. Dem Vorschlage der Regierung auf Eintheilung der Bahnstrecken seien administrative Veranlassungen zu Grunde gelegen; das heutige System bedinge nämlich eine solche Mannigfaltigkeit der Karten und eine so umständliche Kontrole, dass an eine Vereinfachung gedacht werden musste. Die Festsetzung der Schnellzugtaxe sei durch die höheren Kosten dieser Züge gerechtfertigt. Am wenigsten angefochten sei die Aufhebung des Freigepäcks, das ja den Reisenden der III. Klasse am wenigsten zu Gute komme. Der Minister bespricht die Möglichkeit der Umgehung des Tarifs und beruft sich auf das, was in einem in einem grossen Blatte erschienenen objektiven, der Reform beinahe sympathischen Artikel enthalten war, dass es nämlich keine menschliche Einrichtung gebe, die nicht umgangen werden kann und dass es schliesslich darauf ankomme, wer von beiden Theilen der klügere sei. Endlich erklärt der Minister, dass er, dem Wunsche des Ausschusses entsprechend, bereit sei, die 9. und 10. Zone zu untertheilen, und dass die Regierung eine weitere Ausgestaltung der Reform nach den künftigen Erfahrungen nicht ausschliesse.

Weitere Vertheidigung des Kreuzer-Zonentarifes.

Präsident der K. K. Staatseisenbahnen, Sektionschef Freiherr v. Czedik, erörtert die gegen den Kreuzer-Zonentarif erhobenen Einwendungen und führt aus, dass bei der Inangriffnahme der Reform des Personentarifs die Aufhebung der Gepäckfreiheit für nothwendig gehalten wurde. Dies sei auch zum Vortheile des Reisenden selbst, denn er kann nunmehr beim Eintritte in den Bahnhof sofort sein Gepäck aufgeben, wie dies in allen Ländern sei, wo keine Gepäckfreiheit besteht, während er jetzt erst die Personenkarte sich holen muss, um dann vielleicht am anderen Ende des Bahnhofes sein Gepäck zu befördern. Dadurch wird an Trinkgeld für Aufbewahrung und das Hintragen des Gepäckes mehr gezahlt, als heute eigentlich in Frage ist. Es ist aber auch noch ein Missbrauch mit der Gepäckfreiheit in ausgedehntem Maasse getrieben worden, denn es ist gar nicht zu kontroliren, mit welchen Karten an dem Gepäckschalter die Gepäckfreiheit in Anspruch genommen wird. Die Einführung der Zonentarifirung beim Gepäck sei aus Rücksichten auf die Einfachheit der Manipulation nicht möglich gewesen. Dass für das Freigewicht nicht ein anderer Gepäcksatz eingeführt wurde, wie für das Uebergewicht, sei deshalb erfolgt, weil die Berechnung des Freigewichtes und des Uebergewichtes eine Manipulation mit drei Ziffern nothwendig machen würde. Es sei aber auch nothwendig gewesen, für die Opfer, welche der Staatsschatz infolge der enormen Ermässigung der Gebühren bei der III. und auch bei der II. und I. Klasse brachte, eine Kompensation zu schaffen, und in dieser Beziehung sei es falsch, wenn man meint, dass eine volkswirthschaftliche Vorlage vom Finanzministerium beeinflusst würde. Das vorliegende Reformprojekt sei so, wie es von der Generaldirektion der Staatsbahnen vorgelegt wurde, vollinhaltlich genehmigt worden. Das Oesterreichische Eisenbahnwesen kranke an der allzu grossen Mannigfaltigkeit und Vielheit des Kartenwesens. Diesem Mangel werde durch die Einführung des Zonensystems abgeholfen. Das Zonensystem sei beim Transportwesen thatsächlich schon eingeführt. Man unterscheide ja bei der Post zwischen Stadtpost und den weiteren Zonen, und bei den Packetbeförderungen gibt es Entfernungszonen neben den Gewichtszonen. Die Provinz habe übrigens in Bezug auf den Zonentarif das richtigere Verständniss gezeigt, als die Residenz, wenigstens in den öffentlichen Blättern, sich geltend machte. In der Provinz habe man nämlich nach allen Seiten den Vortheil einer hundertkilometrigen billigeren Zone, während Wien, als der östlichste Punkt des Staatsbahnnetzes, dies nur nach der einen Seite habe.

Redner bemerkt, dass die Kritik immer sehr strenge gerechnet habe: II. Klasse, Schnellzug, Retourkarte und Gepäck, wobei auch übersehen wurde, dass die Retourreisenden selten mit Gepäck reisen. Auch der Schnellzugzuschlag sei bekrittelt worden, und das habe er schon gar nicht begriffen. Die Kritik habe sich da immer an das Prozentausmaass gehalten, das sei aber unrichtig. Früher betrug der Schnellzugzuschlag 33 % für 1 kr., jetzt beträgt er wieder 1 kr., jetzt heisst der Kreuzer aber 50 % Zuschlag. Die Frequenz der Schnellzüge würde durch den Tarif nicht im geringsten leiden. Dieselbe Erfahrung hat man auch 1886 gemacht, wo eine Erhöhung in der I. Klasse um 75 % vorgenommen wurde, und der Effekt sei nach aufwärts und nicht nach abwärts gewesen. Wenn auf die Möglichkeit hingewiesen wurde, durch das Zonensystem die Preise und Vorschriften zu umgehen, so müsse er bemerken, dass dafür vorgesorgt sei, dass kein Missbrauch vorkommen kann. Wenn jemand dorthin fahren werde, wo die Zone aufhört, und dort ein guter Freund stehen werde, der ihm die Karte zur Weiterfahrt zum Wagenfenster hineingibt, so werde der Kondukteur einen solchen Reisenden nach § 14 des Betriebsreglements behandeln. Etwas anderes sei aber möglich; der Reisende könne seine Reise unterbrechen, könne für einen billigeren Preis mit dem nächsten Zuge weiterfahren, und dadurch erwerbe er das Vergnügen, dass er die Reise zu unterbrechen und 1 bis 2 Stunden zu warten habe. Wer dies thun wolle, dem sei dies Vergnügen seitens der Bahn gestattet. In Ungarn sei die Möglichkeit zu solchen Umgehungen sehr reichlich gegeben; die Ungarn haben neben dem einfachen Zonentarif noch einen Nah-Zonentarif für die ersten 2 Stationen eingeführt. In Ungarn sei aber aus dieser Thatsache niemals ein Vorwurf gegen das System gemacht worden.

Es sei ein weiterer Vorwurf erhoben worden, dass durch die grosse Frequenzvermehrung die Verkehrssicherheit bedroht sein werde, dass die Maschinen, Wagen, Geleise und Bahnhofanlagen nicht genügen werden. Was die Wagen betreffe, so könne es vorkommen, dass bei einem steigenden Verkehre die vorhandenen Personenwagen nicht ausreichen, und man werde successive fortwährend Anschaffungen auch bei den Wagen machen müssen. Was die Maschinen betreffe, so werde sehr bald in vollständig ausreichender Weise vorgesorgt sein. In Bezug auf die Verkehrssicherheit sei es bedenklich, ein Gespenst an die Wand zu malen. Während er jetzt rede, könne sich auf irgend einer der Linien ein grosses Unglück zugetragen haben. Die Staatseisenbahn-Verwaltung sei 9 Jahre im allgemeinen sehr glücklich gewesen, es könne aber ein Unglück eintreten, und dann werde ein Zeitungsschreiber sagen: seht ihr, ich hab's vorausgesagt, und er werde gewiss Recht bekommen. Redner könne jedoch sagen, dass durch den neuen Personentarif eine Steigerung der Verkehrsunsicherheit nicht herbeigeführt werde, und er glaube dies zur Beruhigung sowohl hier im Hause, als auch nach aussen hin ausdrücklich konstatiren zu müssen. Es sei weiter ein Vorwurf gemacht worden, dass die Einheitsziffern 1, 2 und 3 zu steif seien, dass man hätte Veränderungen vornehmen und dass die II. Klasse nur mit einer 5 % Erhöhung gegen die III. Klasse eingeführt werden solle. Die Staatseisenbahn-Verwaltung habe jedoch gefunden, dass auf der Eisenbahn bis jetzt niemand mehr Unrecht geschehen sei, als dem Publikum der III. Klasse. Da spreche gar keine andere Rücksicht als die einfache fachmännische Ueberzeugung, wenn man weiss, dass das Publikum die III. Klasse mit nahezu 70 bis 80 % erhalte. Zu den übrigen Klassen verhalte sich die III. Klasse wie 1 : 2,4 : 11; wenn man daher die II. Klasse mit 2 kr. in Aussicht genommen habe, so sei dies noch immer weniger, als sich nach den eigentlichen Verhältnissen entwickele. Wenn man bedenke, dass von den 20 Millionen Reisenden im Jahre 1889 17 Millionen die III. und IV. Klasse und nicht ganz 3 Millionen die II. und I. Klasse benutzt haben, so müsse man zugeben, dass man zunächst bei der III. Klasse am tiefsten mit den Tarifen habe herabgehen müssen. Die Abgeordneten gerade, die weniger die III. Klasse vertreten als die II. und I., werden diesem Grundsatze am allerlautesten ihre Zustimmung geben. Für die Einfachheit der Tarifreform habe die ganze Kritik, die an demselben geübt wurde, vom ersten bis zum letzten Augenblicke den glänzendsten Beweis gegeben. Man hätte nicht so eingehend nachrechnen können, wenn der Tarif wie früher gelautet hätte; weil er aber gelautet habe 1, 2, 3, habe jeder geglaubt, er verstehe das, und er habe nachgerechnet, kritisirt und widerlegt. In dieser Kritik liege die grösste Lobrede für die Einfachheit und Klarheit des Tarifes.

Resolutionen zum Kreuzer-Zonentarif.

Die vom Budgetausschusse beantragten Resolutionen wurden im Plenum mit einigen Modifikationen in folgender Fassung angenommen: Die Regierung wird aufgefordert: 1. Nach Maassgabe eines nicht ungünstigen finanziellen Erfolges der Personentarifreform die Grundtaxe der II. Klasse, die Schnellzugszuschläge, und zwar vor allem für die II. Klasse, eventuell die III. Klasse, dann die Gepäcktaxe herabzusetzen; 2. die 50 km-Zonen in zwei Zonen zu je 25 km zu zerlegen; 3. die bisherigen Fahrbegünstigungen der Staatsbeamten auch nach Einführung des Kreuzer-Zonentarifes aufrecht zu erhalten und dieselbe Begünstigung den städtischen Beamten jener Gemeinden zuzuwenden, welche mit eigenem Statut versehen sind; 4. dieselbe Begünstigung den pensionirten Staatsbeamten zuzuwenden; 5. bei den Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, dass den zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Rekruten, Reservisten und Landwehrmännern das Recht eingeräumt würde, bei Benutzung der Eisenbahn zum und vom Garnisonsorte statt des

nach dem bisherigen Uebereinkommen mit der Kriegsverwaltung zukommenden halben Fahrpreises III. Klasse die Fahrgebühren nach dem Militärtarifsatze zu entrichten; 6. für alle jene Relationen zwischen Ostgalizien und der Bukowina und zwischen Wien, welche durch die Königlich Ungarischen Staatsbahnen konkurrenzirt erscheinen, entsprechende Konkurrenztarife auf den K. K. Staatsbahnen zu erstellen, sowie die Erstellung derartiger Konkurrenztarife bei den betreffenden Privatbahnen (Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Galizische Carl Ludwigbahn) anzustreben.

Reform der Frachtentarife.

Die hierauf bezügliche Interpellation beantwortet der Handelsminister dahin, dass an eine allgemeine Ermässigung derselben derzeit nur mit der äussersten Vorsicht herangetreten werden könnte, weil die für die Eisenbahnen zweifellos mit namhaften materiellen Opfern verbundene Herabsetzung der Personentarife das nächste in tarifpolitischer Richtung anzustrebende Ziel bilde und eine allgemeine Herabsetzung der Frachtsätze es ausserordentlich erschweren würde, jene Tarifermässigungen mit Nachdruck zu verfolgen, welche durch besondere Bedürfnisse der Produktion und des Handels bedingt erscheinen. Das Handelsministerium lasse es übrigens auch auf diesem Gebiete nicht an Bemühungen fehlen, wie die vor Kurzem im Interesse der Zuckerindustrie durchgeführten namhaften Frachtermässigungen, ferner die in Ausübung des staatlichen Rechtes bewirkte Reduktion der Nordbahntarife, namentlich für Kohle, beweisen. Bezüglich der möglichsten Einschränkung der Refaktien seien Verhandlungen mit dem Ungarischen Ministerium im Zuge. Geheime Refaktien für Ungarisches Mehl gebe es auf Oesterreichischen Bahnstrecken nicht.

Es dürfte hier eine Verwechselung mit der seinerzeit mehrfach besprochenen Refaktie für Ungarisches und Serbisches Getreide nach Wien, Pest usw. vorliegen, bezüglich welcher seither der auf der Oesterreichischen Strecke von der Landesgrenze bis Wien entfallende Nachlass im Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt zur Veröffentlichung gelangt sei.

Anschluss der Dalmatinischen Bahnen an das Oesterreichisch-Ungarische Bahnnetz.

Auf eine diesbezügliche Interpellation wegen des Projektes der Linie Knin-Novi antwortete der Minister, dass die schon vor längerer Zeit wieder aufgenommenen Verhandlungen mit dem gemeinsamen Ministerium und der Königlich Ungarischen Regierung wegen Sicherstellung des Ausbaues einer an die Dalmatiner Staatsbahn bei Knin anschliessenden Fortsetzungslinie durch das Unnathal nach Novi zum Anschlusse an das Bahnnetz der Monarchie bisher keine Aussicht auf einen baldigen Erfolg eröffnet haben. Der Minister habe daher die Frage angeregt, ob es nicht zweckmässig wäre, eine tiefer im Lande liegende, den volkswirthschaftlichen Interessen der Okkupationsländer in weiterem Umfange Rechnung tragende Bahnverbindung ins Auge zu fassen. Als solche wurden zwei Alternativlinien einerseits durch das Sanathal nach Priedor, andererseits durch das Verbasthal nach Banjaluka in Betracht gezogen, welch beide den Anschluss an das Bahnnetz der Monarchie vermittelst der Linie Doberlin-Banjaluka herstellen würden. Bezüglich einer schmalspurigen Verbindung Spalatos mit der Bosnabahn bei Janici wurde von der Generaldirektion der Staatsbahnen das Operat überreicht. Nach Maassgabe der vorzunehmenden Ueberprüfungen wird es möglich sein, über die Wahl der Eisenbahnverbindung schlüssig zu werden, wobei in erster Linie auf die berechtigten Interessen Dalmatiens Bedacht zu nehmen sein wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die vielen und wichtigen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause verhandelten Bahnfragen verdrängen den für unsere nächste Korrespondenz vorbehaltenen Bericht über die anderweitigen Bahnvorkommnisse. Die Buschtêhrader Bahn (A. 1129, B. 425), Ungarisch - Galizische Bahn (196,75) und Ostrau - Friedländer Bahn (—,—) haben in der Vorwoche ihre Generalversammlung abgehalten; die Nordbahn (2710), Staatsbahn (224,50), Nordwestbahn (207), Elbethalbahn (226) und Südbahn (128,25) haben ihre Bilanzen veröffentlicht; die Anmeldungen für die Prioritätenkonversion der Carl Ludwigbahn (195,75) gestalten sich günstig. Für Prioritäten der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn (92,50) war von Berlin starke Nachfrage. Die Eröffnung der internationalen land- und forstwirtbschaftlichen Ausstellung stellt stärkere Bahntransporte in Aussicht; die Stimmung ist daher eine zuversichtliche.

Verschiedenes.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie von Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete.

Die Gültigkeitsdauer des vorbezeichneten Tarifs vom 1. Januar 1888 wird mit der Maassgabe bis zum 31. Dezember 1891 verlängert, dass unter Beobachtung der gesetzlichen Frist eine frühere Aufhebung desselben vorbehalten bleibt, falls die Voraussetzungen seiner Einführung (Nothlage des Eisenerzbergbaues an der Lahn. Dill und Sieg) nicht mehr vorliegen sollten. (Vgl. Bekanntmachung Seite 426.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Europäisches Holz) auf Seite 9 des vom 1. k. Mts. ab gültigen Nachtrags IX zu Heft 1 betragen für den Verkehr zwischen Borsdorf und Plan-Tachau richtig 0,93, bezw. 0,75 ℳ für 100 kg.

Dresden, den 16. Mai 1890. (1120)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni 1890 wird die gemeinschaftliche Station Rossitz der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für den Personen- und Gepäckverkehr und am 16. Juni 1890 auch für den gesammten Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Wien, am 21. Mai 1890. (1121)

Die Centralverwaltung der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

3. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Unter Bezugnahme auf die in dieser Zeitung unter dem 22. und 27. Juni sowie 30. Juli 1889 erlassenen Bekanntmachungen, betreffend die Schliessung des Hamburger Bahnhofs in Spandau aus Anlass der in Spandau stattfindenden Bahnhofsumbauten wird hiermit bekannt gemacht, dass vom 1. Juni d. J. ab Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Güter ausschliesslich nach und von dem Bahnhof Spandau M. H. abgefertigt werden. Die Abfertigung von Personen und Reisegepäck findet von dem gedachten Zeitpunkte ab bei denjenigen Lokal- und Vorortszügen, welche in Spandau enden oder von dort ausgehen, lediglich nach bezw. von Spandau B. H., bei allen übrigen Zügen ausschliesslich nach bezw. von Spandau M. H. statt.

In denjenigen Verkehrsbeziehungen, in welchen direkte Tarifsätze nur für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr mit Spandau B. H. bestehen, werden die betreffenden Frachtsätze vom 1. Juni d. J. ab unverändert auf Spandau M. H. übertragen.

Altona, den 20. Mai 1890. (1122)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. an wird die Station Tettens der Oldenburgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 21. Mai 1890. (1123B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden für den Verkehr zwischen den Stationen Elz, Hadamar und Staffel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Eisenerze etc. eingeführt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 20. Mai 1890. (1124)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion. (rechtsrheinische).

Lokal-Gütertarif. Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Carlsruhe O. S. und Namslau, sowie die Haltestelle Kompraehtschütz in den für Eisenerze, Kiesabbrände, und Puddelofen- etc. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des diesseitigen Lokal-Gütertarifs als Versandstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 22. Mai 1890. (1125)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband und Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Der mit Gültigkeit vom 20. Oktober/1. November alten/neuen Stils 1888 eingeführte Deutsch-Russische Gütertarif sowie die zu demselben herausgegebenen Nachträge und zugehörigen Ausnahmetarife nebst Nachträgen treten für die Richtung nach Russland am 1/13. August alten/neuen Stils d. J. ausser Kraft. Von demselben Tage ab werden der Anhang 1 zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Oktober/1. November alten/neuen Stils 1888 und der Importtarif nach Moskau über Wirballen-St. Petersburg vom 15. August 1883 aufgehoben.

In der Richtung von Russland bleiben der Deutsch-Russische Gütertarif und die zugehörigen Nachträge und Ausnahmetarife bis auf weiteres in Gültigkeit.

Bromberg, den 10. Mai 1890. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle der unter laufender Nummer 11 der Zusatzbestimmungen zu § 51 des Betriebsreglements auf Seite 22 beziehungsweise 23 des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Heft I enthaltenen Vorschriften für die Einfuhr von Lumpen nach Russland treten mit dem heutigen Tage neue erleichternde Bestimmungen in Kraft, welche bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 19. Mai 1890. (1127)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Am 1. Juni d. J. wird die Station Tilsit in den Ausnahmetarif 4 für Bier aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 21. Mai 1890. (1128)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Juni d. J. gelangt Nachtrag 6 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Erfurt zur Einführung.

Derselbe enthält eine Aenderung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, sowie vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Pratau-Torgau ab gültige neue Bestimmungen und Tarifkilometer für die Stationen Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz-Elbe, Wörblitz und ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Torgau und Zschakau.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der Strecke Pratau-Torgau treten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den Bestimmungen unter II D. III (Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen) und II. F. (Verzeichniss der Streckenentfernungen, welche bei Berechnung der Beförderungspreise für Pferde etc. nach dem Einheitssatze von 2,5 ₰ für das Quadratmeter und Kilometer in Betracht kommen) des Vieh- etc. Tarifs in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 20. Mai 1890. (1129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag V zu dem Tarifheft „Theil II" in Kraft, welcher ausser Ergänzungen und Berichtigungen anderweite, zum Theil Erleichterungen mit sich bringende Kontrolvorschriften über die Anwendung der Frachtsätze für Güter zur Ausfuhr über See enthält.

Köln, den 21. Mai 1890. (1130)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II Heft 1. Am 25. Mai d. J. kommen für Eisenschlacken bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Freiwaldau, Niederlindewiese, Oberlindewiese und Friedland a. M. K. K. Oe. St. nach Oberschlesischen Hochofenstationen direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betreffenden Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 21. Mai 1890. (1131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Juni d. J. erscheint Nachtrag 27 zum Staatsbahn-Gütertarife Berlin-Erfurt. Derselbe enthält Aenderungen zu II B., besondere Tarifvorschriften, neue Tarifkilometer für die Stationen Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz-Elbe und Wörblitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, Ergänzung des Ausnahmetarifs 3 für Braunkohlen etc. und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst der neue Nachtrag käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 19. Mai 1890. (1132)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie von Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Die Gültigkeitsdauer des vorbezeichneten Tarifs wird mit der Maassgabe bis zum 31. Dezember 1891 verlängert, dass unter Beobachtung der gesetzlichen Frist eine frühere Aufhebung desselben vorbehalten bleibt, falls die Voraussetzungen seiner Einführung (Nothlage des Eisenerzbergbaues an der Lahn, Dill und Sieg) nicht mehr vorliegen sollten.

Köln, den 14. Mai 1890. (1133)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 16. April d. J., betreffend die Einführung eines neuen Gütertarifs im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehr am 1. Juni d. J., angegebenen, zur Aufhebung gelangenden Gütertarife bleiben für eine Anzahl von Beziehungen, für welche der neue Gütertarif keine direkten Frachtsätze vorsieht, bis auf weiteres noch in Kraft und zwar:

1. für den Verkehr mit den auf Niederländische m Gebiete gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn,
2. für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover, Frankfurt a. M. und Magdeburg, soweit solche in den einzelnen Heften der Gütertarife noch enthalten sind.

Die Preise der einzelnen Hefte des neuen Gütertarifs sind wie folgt festgesetzt:

Heft A (Direktionsbezirk Köln linksrh.)
I. Abtheilung . . . . . 3,00 ℳ
II. „ . . . . . 1,50 „
Anhang zum Heft A . . 1,00 „
Heft B (Direktionsbezirk Köln rechtsrh. einschliesslich der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn) . . . . . . 2,00 „
Anhang zum Heft B . . 1,00 „
Heft C (Direktionsbezirk Elberfeld, einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) . . . 2,00 „
Anhang zum Heft C . . 1,20 „

Köln, den 19. Mai 1890. (1134)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlen- etc. Verkehr. Die in dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Belgischen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen vom 1. Februar 1890 enthaltene Beschränkung des Verkehrs ab Stationen der Lüttich-Limburger Eisenbahn auf gewisse linksrheinische Stationen wird mit dem heutigen Tage aufgehoben. Es können sonach Sendungen Steinkohlen etc. von Stationen der genannten Eisenbahn hinfort nach allen, im Tarif aufgeführten Rheinisch-Westfälischen Stationen zu den bezüglichen Ausnahmefrachtsätzen direkt abgefertigt werden.

Köln, den 20. Mai 1890. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Obstverkehr mit Belgien. Die für frisches Obst und frische Nüsse sowie für die Beförderung neuer leerer Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen, Belgisch-Südwestdeutschen und Belgisch-Bayerischen Verkehre im Jahre 1889 gewährten Ausnahmetarife, Frachtermässigungen bezw. Frachtbegünstigungen werden auch für das laufende Jahr, für die Zeit vom 1. Juni bis Ende Dezember, eingeführt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 19. Mai 1890. (1136)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Obstverkehr mit Niederland. Die für frisches Obst und frische Nüsse sowie für die Beförderung neuer leerer Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen, Niederländisch-Südwestdeutschen, Niederländisch-Bayerischen Verkehre und in dem Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. im Jahre 1889 gewährten Ausnahmetarife, Frachtermässigungen bezw. Frachtbegünstigungen finden auch im laufenden Jahre und zwar mit Gültigkeit vom 1. Juni bis Ende Dezember Anwendung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 19. Mai 1890. (1137)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahngütertarif Altona-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. Februar 1889 der Nachtrag VII in Kraft.

Durch denselben gelangen u. a. anderweite theilweise ermässigte Kilometerentfernungen im Verkehr mit der Station Pritzwalk des Direktionsbezirks Altona sowie Kilometerentfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Kreis Oldenburger Bahn zur Einführung. Ausserdem enthält der Nachtrag bereits früher publizirte Tarifänderungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen unentgeltlich — soweit der Vorrath reicht — zu haben.

Altona, den 14. Mai 1890. (1138)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III zwischen Münchberg und Riesa-Elbkai gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,52 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 17. Mai 1890. (1139)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahn - Verband. Einführung des neuen Verbands-Gütertarifes. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1890 gelangen im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbande folgende Theile des neuen Verbands-Gütertarifes zur Einführung:

a) Theil I, enthaltend das Reglement, die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation,

b) Theil IIa, Heft 1, enthaltend die ausserfranzösischen Schnittfrachtsätze im Verkehre mit Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiserin Elisabethbahn, Kronprinz Rudolfbahn, Kaiser Franz Josefbahn [Linien Wien - Eggenburg und Absdorf - Krems], Arlbergbahn, Vorarlberger Bahn, Braunau - Strasswalchner Bahn, Niederösterreichische Staatsbahnen, Donau-Uferbahn, Staatsbahn Tarvis - Pontafel und Unter-Drauburg-Wolfsberg, Strecke Graz-Fehring, Lokalbahnen Ebenfurth-Wittmannsdorf, St. Pölten-Tulln, Herzogenburg - Krems, Wels-Aschach a. D. und Fehring-Fürstenfeld), und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn),

c) Theil IIb, enthaltend die Französischen Schnittfrachten.

Welche Tarife, beziehungsweise Frachtsätze unter Einem ausser Kraft treten ist in Nr. 33 bezw. 49 ex 1890 des Verordnungsblattes des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt und in Nr. 24 bezw. 34 ex 1890 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen verlautbart.

Hiernach bleiben noch folgende Tarife bezw. Frachtsätze des Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes bis auf weiteres in Kraft:

1. Nachtrag 4 zu Theil II,
2. Nachtrag 8A zu Theil III, beide rücksichtlich der in vorerwähnter Kundmachung nicht aufgehobenen Frachtsätze,
3. Nachtrag 8B zu Theil III vollständig.

Die gleichfalls in Kraft bleibenden Ausnahmetarife vom 1. Februar 1890 erhalten nunmehr die Bezeichnung Tarif Theil V für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband und wird wegen der Anwendung dieser Ausnahmetarife auf einzelne der im neuen Tarife Theil IIa, Heft 1 enthaltenen Ausnahmetarife auf das in letzteren Tarif eingelegte rothe Avisblatt besonders aufmerksam gemacht.

Wien, am 15. Mai 1890. (1140)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

(Fortsetzung des Güterverkehrs S. II.)

4. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1889.

Aktiva.

		ℳ	ℳ
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn*	—	87 083 980 65
II	Bahnbaukonto der Maximiliansbahn*	—	27 094 971,69
III	Bahnbaukonto der Nordbahnen	—	46 025 435 21
IV	Lokalbahnen der Ludwigsbahn im Bau	—	728 331 04
V	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	12 888,03	
	Wechselkonto	67 297,30	
	Guthaben bei Banquiers	9 356 488,49	
	„ für Frachten	785 217,85	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	773 572,79	
	„ für Bauvorschüsse etc.	104 455 43	11 099 919,89
VI	Materialvorräthe	—	668 725,89
VII	Diverse Ausstände	—	71 681,19
VIII	Passivreste des Betriebes	—	19 322 462 59
			192 095 508 15

* In den Baukontis der Ludwigs- und Maximiliansbahn ist der volle Anschaffungswerth des Fahrmaterials eingesetzt und wird das abgängige, z. Zt. noch nicht ersetzte Material satzungsgemäss im Laufe der Fusionsperiode ergänzt.

Passiva.

		ℳ	ℳ	ℳ
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	—	19 992 342 86
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	—	64 730 125 72
	Amortisation bis inkl. 1888	7 388 846 15		
	Amortisation pro 1889	689 328 90		
		8 078 175 05	—	8 078 175,05
				92 800 643,63
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	15 215 300,–	
	Amortisation bis incl. 1888 ℳ 1 075 114,48			
	Amortisation pro 1889 „ 127 700,—	1 202 814,48	1 202 814 48	28 032 400,19
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	25 951 800,—	
	Amortisation bis incl. 1888 ℳ 1 849 714,32			
	Amortisation pro 1889 „ 230 400,—	2 080 114 32	2 080 114 32	46 700 485.75
	Demnach Amortisation pro 1889:			
	Ludwigsbahn ℳ 689 328,90			
	Maximiliansbahn „ 127 700,—			
	Nordbahnen „ 230 400,—			
	Summa ℳ 1 047 428,90			
	Total	11 361 103,85		
IV	Versicherungs- (Erneuerungs-) Fonds	—	—	639 953,87
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen	—	1 439 352,13	
	rückständige konvertirte Prioritätsobligationen usw.	—	5 998,76	1 445 350,89
VI	Rückständige Dividende:			
	der Ludwigsbahn	—	19 107,92	
	„ Maximiliansbahn	—	4 981,61	
	„ Nordbahnen	—	20 505,—	44 594,53
VII	Baarkautionen	—	—	89 340,—
VIII	Krankenkassen	—	—	27 490,05
IX	Reservefonds	—	—	375 023,—
X	Staatszinszuschüsse	—	19 322 462 59	
	Nach Abschluss der Superrevision an den Staat zu zahlende Rückerstattung pro 1888	—	476 138,89	19 798 601,48
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1889	—	—	2 141 624 76
				192 095 508 15

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1889.

Soll.

	ℳ	ℳ
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	840 293,23	
Bahnverwaltung	2787 269,73	
Transportverwaltung	7 196 867,33	10 824 430,29
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 000 259,50
„ Amortisation des Prioritätskapitals	—	1 047 428,90
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 070 398,64
„ Aktivrest des Betriebes pro 1889	—	2 141 624,76
		20 084 142,09

Haben.

	ℳ	ℳ
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	4 190 525,28	
Gütertransporte	10 503 255,92	
Kohlentransporte	3 475 368,64	
Sonstige Einnahmen	1 914 992,25	20 084 142,09

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 22. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1889 wie folgt zu verwenden:

1. für garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn . . 1 115 532,98 ℳ
2. zur Bildung eines Reservefonds nach Ziff. IV d der Fusionsgrundlagen 1 % der Betriebseinnahmen rund . . . . 200 000,— „
3. auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV c ibid. die Hälfte von 826 091,78 ℳ . . . . 413 045,89 „
4. zur Vertheilung einer Superdividende von 4/5 % = 6,86 ℳ pro Aktie . . . . 402 325,28 „
5. ausserordentliche Zuweisung an die Pensionskasse des Personals 10 720,61 „

Summa 2 141 624,76 ℳ

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1889 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn . . . . pro Aktie 5⁴/₅ pCt. = 49,72 ℳ
„ „ „ Maximiliansbahn . . . . . . „ „ 1⁴/₅ „ = 15,43 „
und für die Pfälzischen Nordbahnen . . . . . „ „ ⁴/₅ „ = 6 86 „

gegen Einlieferung der Dividendenkoupons pro 1889.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rhein bezogen werden:

in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Phil. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Kreditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder,
„ Neustadt a/H. bei Louis Dacqué.

Ludwigshafen a/Rh., 22 Mai 1890. (1141)

Die Direktion. v. Lavale.

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Eröffnung der Haltestelle „Rossitz" als Station für den gesammten Eilgut- und Frachtgut-Verkehr. Vom Tage der Eröffnung der vor Pardubitz gelegenen Haltestelle „Rossitz" als Station für den gesammten Eil- und Frachtgut-Verkehr, bis zur Ausgabe eines besonderen Stationstarifes erfolgt für Rossitz die Gebührenberechnung auf Grund der im Gebührentarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 auf Seite 21 bis 32 bezw. in den Nachträgen hierzu enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabellen unter Berücksichtigung nachstehender Entfernungen u. z.:

a) in der Richtung gegen Deutschbrod unter Zuschlag von 9 km an die für Medleschitz angegebenen Entfernungen;
b) in der Richtung gegen Königgrätz unter Zuschlag von 7 km an die für Steblowa angegebenen Entfernungen, während für Pardubitz-Rossitz, sowie für Steblowa-Rossitz selbst die Entfernung von 8 km in Berücksichtigung zu ziehen ist.

Bei Anwendung der Gebühren-Berechnungstabelle sind bei ermässigten und besonders ermässigten Eilgütern die ermittelten Sätze um 6,— kr. pro 100 kg zu kürzen, bei Spez.-Tar. 1 hingegen die Gebühren auf Grund der im Nachtrag XII enthaltenen Einheitssätze nebst Einrechnung einer Manipulationsgebühr von 4,— kr. pro 100 kg zu berechnen.

Die Berechnung der Gebühren auf Grund der Gebühren-Berechnungstabellen hat jedoch nur insolange stattzufinden, als die für die Station Pardubitz (mit Ausnahme des Ausnahmetarifes II) bestehenden Frachtsätze sich nicht billiger stellen.

Wien, den 21. Mai 1890. (1142)

Die Centralverwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Die in den Ausnahmetarifen Nr. 2 für Oele etc., gültig im Rückvergütungswege, enthaltenen Frachtsätze der Tarife Oesterreich-Laube, Aussig - Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden - Elbkai vom 1. März 1888 resp. 15. April 1888 finden auch für Talg Anwendung.

Wien, am 16. Mai 1890. (1143)

Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Im Nachhange zu der erlassenen Kundmachung, betreffend die Einführung der neuen Tarife Heft 1 und 2 für obgenannten Verband mit 1/6. l. J., wird hiermit bekannt gegeben, dass, sofern Tariferhöhungen bei diesen Tarifheften Platz greifen, diese erst mit 1. August l. J. in Kraft treten.

Wien, am 19. Mai 1890. (1144)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Einstellung von Wagen III. Kl. in die Schnellzüge Nr. 1 und 2 und Ausgabe diesbezüglicher Fahrbillets. Vom 1. Juni a. c. gelangen in die auf den diesseitigen Bahnlinien verkehrenden Schnellzüge Nr. 1 und 2 Wagen III. Klasse zur Einstellung und werden von allen jenen diesseitigen Stationen, welche im Lokalverkehre Fahrbillets I. und II. Wagenklasse für Schnellzüge gültig verausgaben, im Lokalverkehre auch Schnellzugsbillets für die III. Wagenklasse zur Ausgabe gelangen.

Die Ausgabe von Schnellzugsbillets III. Wagenklasse für den Ausschlussverkehr wird separat kundgemacht.

Als geringste Gebühr für ein Billet III. Wagenklasse bei Benutzung der Schnellzüge werden 18 kr. Oe. W. eingehoben.

Im übrigen bleiben die für den Personenverkehr gültigen allgemeinen Bestimmungen aufrecht.

Wien, den 12. Mai 1890. (1145)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. V.)

Nr. 10. Jahrgang 1890. Berlin, am 24. Mai 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A T	24	2	Kolli	Eisenguss	—	1	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
2	A W A / M S	20391 / 1581	2	Fässer	(1/8 hl) leer	19	2	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
3	B	4	2	—	Riemscheiben	42	3	Köln G.	Linksrh. Köln	
4	B	—	1	Kiste	leer	9	4	Hasselt	Grand Central Belge	
5	B / Ita. Patent	11207 / 570	1	—	Roststab	6	5	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
6	B & C	9645	1	Kiste	?	49	6	Lübeck, Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	*)
7	B C	12	1	„	1 Ornament	37	7	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
8	B T / E T	—	1	Handkoffer	Wäsche	7	8	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
9	C A W	632	1	Bund	Bügeleisenbolzen	18	9	Oppeln	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
10	C B	10501	1	Ballen	Strohpapier	20	10	„	„	bei Bodenrevision.
11	C F	214	2	Kolli	Papier	48	11	Köln G.	Linksrh. Köln	
12	D A	—	1	—	Decke	43	12	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
13	E B	393	1	Kiste	gefüllt	—	13	Gera	K. E.-D. Erfurt	beschr. Odessa.
14	E J	13	1	Kübel	Küchengeschirr	32	14	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
15	E K	400	1	Kiste	unbekannt	132	15	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
16	E P J	3591	1	„	leer	30	16	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Berlin 25/4 Olbernhau bei Bodenrevision.
17	F	7	1	—	Hühnersteige	10	17	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
18	F P	2080	1	Kiste	Weinflaschen	74	18	Oppeln	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
19	H A	24	1	—	Tisch	14	19	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
20	ÆR u. ✡	2269 / 2352	1	Sack	Grassamen	24,5	20	Minden	K. E.-D. Hannover	
21	H R	2261	1	Kiste	Weinflaschen	30	21	Oppeln	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
22	J F	328	1	„	Waaren	14	22	Aachen M.	Grand Central Belge	
23	K (mit schwacher Kreideschrift)	—	1	Sack	Lumpen	84	23	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
24	L F	1154	1	Kiste	Lakritz	112	24	Crefeld	Linksrh. Köln	
25	L & Sch	274	1	„	?	114	25	Lübeck, Güterverwaltung	Lübeck-Büchener	**)
26	M	—	6	„	Apfelsinen	420	26	Maestricht	Grand Central Belge	
27	M	924	1	Korb	Bolzen	23	27	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
28	M B	167	1	Ballen	Manufakturwaaren	19	28	Rotterdam	„	
29	N J A	20	1	Kiste	unbekannt	27	29	Roosendaal	„	
30	R	1	1	„	Eisenwaaren	18	30	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

*) Am 27/4. Zug 302 aus Wagen 8502 M. entladen, beschrieben Lübeck.
**) Am 29/4. Zug 302 aus Wagen 12074 M. entladen, beschrieben „Berlin“.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
31	R E S	87	1	—	Privat-Wagendecke —	—	31	Harburg U. E.	Unter-Elbesche	*)
32	R W C	241	1	Kiste	Kurzwaaren —	20	32	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
33	S	10	1	Ballen	Lumpen —	25	33	Liegnitz	K. E.-D. Berlin	**)
34	S	—	1	—	gusseis. Stab (1,3 m lang)	20	34	Zittau	Sächsische Stsb.	
35	S N	839	1	Fass	leer —	8	35	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
36	WT	1234	1	Kiste	leer —	5	36	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
37	Z & C	648	4	Stangen	Eisen (1 Gbd.) —	13	37	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
38	Aachen	1347	2	—	Leinen —	—	38	Almelo	Niederländ. Stsb.	
39	Baelly	—	1	Pack	Zeitungen —	3	39	Bouchout	Grand Central Belge	
40	Byckmans	—	1	Korb	— —	27	40	Aerschot	„	
41	Friedländer	—	$^2/_4$	Tonne	leer —	—	41	Breslau Oderthor	K. E.-D. Breslau	
42	W. G. & Comp.	4664	1	Kiste	hölzerne Präsentirteller mit Neusilbergriffen	30	42	Stade	Unter-Elbesche	am 21/3. aus Wg. 16168 Altona überz. entladen.
43	E Haase	—	$^4/_4$ $^1/_8$	Tonne	leer —	67	43	Oppeln	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
44	Haselbach Breslau	—	$^3/_8$	„	leer —	25	44	„	„	bei Bodenrevision.
45	Kulmbach	—	$^1/_4$	„	leer —	—	45	Breslau Oderthor	„	
46	Heukker & Co. Aachen	—	1	—	Wagendecke —	—	46	Almelo	Niederländ. Stsb.	
47	Heinrich Lanz Mannheim	—	1	—	Häckselmaschine —	88	47	Posen	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
48	B A B Lyon	47	1	Ballen	Baumwollenwaaren —	183	48	Enschede	Niederländ. Stsb.	
49	Murzuk Kreuzburg	—	1	Fass	leer —	7	49	Oppeln	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
50	W. Niesel	—	1	„	leer —	17	50	„	„	bei Bodenrevision.
51	S T E G 5161 Pray M. J. Elsinger Söhne	—	1	—	Wagendecke —	—	51	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
52	Gebr. Rosch Aschersleben	4245 943	2	Fässer	leer —	?	52	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
53	Schloss Tost	—	$^2/_4$	Tonne	leer —	—	53	Breslau Oderthor	K. E.-D. Breslau	
54	Squilbin	—	1	—	Decke —	—	54	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
55	Z & Co. Hameln	1891	1	Ballen	ansch. verdünnte Säure	37	55	Hameln	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
56	—	40	1	—	Decke —	—	56	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
57	XX	3692	1	Fass	leer —	35	57	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
58	—	250. 3	2	Päckchen	Nieten —	1	58	„	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	/ weiss	—	9 7	Bunde Stangen	Eisen — Rohre —	596	59	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
60	blau X	—	1	Stange	Stahl —	14	60	Friedeberg N/M.	„	
61	A L	35521	1	Kiste	schmutzige Wäsche	14	61	Grunewald	K. E.-D. Berlin	***)
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
62	—	—	1	—	Deckel aus verzinktem Eisenblech	0,5	62	Eschweiler	Linksrh. Köln	
63	—	—	1	—	Drehstuhl —	8	63	Bingerbrück	„	
64	—	—	1	—	Eisenkugel —	9	64	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
65	—	—	1	Kolli	Eisenstange —	5,5	65	Aachen	Linksrh. Köln.	
66	—	—	1	—	kl. eiserne Feder —	1	66	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	6	—	unverpackte ungefärbte neue leere Handkörbchen	8	67	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	b. d. Bodenrevision am 19/4. d. J. vorgef.

*) Ab Harburg Staatsbhf. im Wagen 1297 Old. eingeg.
**) Im Wagen Köln 12755 am 7/4. d. J. überz. vorgef.
***) Ausgeladen am 16. April d. J. aus Wagen 7416 Hannover Bezettelung Berlin.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
68	—	—	6	—	gusseis. Heerdringe —	6	68	Harburg	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	5	Stück	Hölzer 2 à 5,6 m l., 160 mm br. u. 80 mm stark, 1 à 5,3 m l., 160 mm br. u. 80 mm stark, 1 à 3,3 m l, 1 à 3,1 m l 130 mm im □	—	69	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	am 22/4. auf der Strecke Möckern-Leipzig Uebergabe-bhf. gef.
70	—	—	1	Kübel	leer —	7	70	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	im Wagen 12815 Brbg. am 14/3. d. J. überzählig vorgef.
71	—	—	1	—	Maschinentheil (Gestell mit einem Rade zu einer landwirthsch. Maschine)	9	71	Breslau Märk.	K. E.-D. Berlin	
72	—	—	1	—	Maschinentheil —	5	72	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
73	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	9	73	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	Packet	6 Messinghülsen —	5,1	74	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
75	—	—	1	Kollo	Pflugschaar —	3,5	75	Pyrmont L.	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	—	eis. Rohr, 1,30 m lang, 5 cm Durchmesser	5	76	Lüneburg	„	
77	—	—	1	—	eis. Rohr —	27	77	Neisse	K. E.-D. Breslau	*)
78	—	—	1	Sack	15 Stück leere gebr. Säcke	14	78	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
79	—	—	1	„	ungewaschene Schafwolle	57	79	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Berlin	
80	—	—	1	—	Stiel —	25	80	Hasselt	Grand Central Belge	
81	—	—	2	—	roh bearbeitete Stöcke	—	81	Karthaus	Linksrh. Köln	
82	—	—	2	Stück	Tannenholz —	—	82	Oberwesel	„	
83	—	—	1	Pack	Winkeleisen und Stahlzwicken	5	83	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B G	25	1	Ballen	Antomon —	16	1	Prag	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 2/4.
2	E S C / F N	3810	1 / 1	Fass / „	Wagenschmiere — / Wagenschmiere —	11 / 4,5	2	Goltsch-Jenikau	„	„ 17/4.
3	G H	4149	1	Kiste	unbekannt —	72	3	Altpaka	„	„ 30/4.
4	H P / S B	2754	1	Stück	led. Cottone —	13,5	4	Starkenbach	„	„ 3/4.
5	J W T	3583	1	Ballen	Feigen —	46	5	Deutschbrod	„	„ 1/4.
6	M P F	5	1	Kiste	Hefe —	6	6	Chrudim	„	„ 30/4.
7	S L D	—	1	Ballen	Calmuk —	11	7	Stockerau	„	„ 29/4.
8	Gratzen	—	1	Kiste	unbekannt —	78	8	Königgrätz	„	„ 21/4.
9	—	952	50	Brote	Zucker —	544	9	Kolin	„	„ 1/4.
10	—	—	1	Stück	Blechgeschirr —	1,5	10	Prag Eilg.	„	„ 10/4.
11	—	—	1	„	Dachrinnenhaken —	1	11	Podiebrad	„	„ 30/4.
12	—	—	1	Kiste	Esswaare —	3,5	12	Chrudim	„	„ 11/4.
13	—	—	1 / 1	Stück / „	Holzrechen / Brett	23	13	Prag	„	„ 28/4.
14	—	—	1	Kübel	unbekannt —	47	14	Wien	„	„ 4/4.
15	—	—	1	Strahn	gebl. Leinengarn —	0,5	15	Starkenbach	„	„ 3/4.
16	—	—	1	Sack	Mehl —	70	16	Pribislau-Schlappenz	„	„ 7/4.
17	—	—	1	Bund	25 Stück Muttern —	20	17	Hohenelbe	„	„ 10/4.

*) auf dem Verdeck des Wagens 10895 Els.-Lothr. vorgefunden.

6. Lieferfristen.

Im Verkehr mit der in Massow bestehenden, nicht an der Eisenbahn gelegenen Güternebenstelle gelten die für Stargard i/Pomm. einerseits und die Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits bestehenden Entfernungen unter Anrechnung einer Zuschlagsfrist von einem Tage bei Berechnung der Lieferungszeiten und zwar sowohl für Eil- als für Fracht-Stückgut.

Stettin, im Mai 1890. (1146J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Direktionsbezirk Bromberg).

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Betriebsjahr 1889 zu zahlende Dividende auf 46,50 ℳ für die Aktie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 22. Mai 1889.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck vom 24. d. Mts. ab an allen Werktagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit vom 24. Mai bis 16. Juni d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Fahrkartenausgabestelle auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, Vormittags in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 22. Mai 1890. (1147)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Lieferung und Aufstellung je einer Wagendrehscheibe von 7,5 m Durchmesser für Bahnhof Erfurt und Wallwitzhafen soll in öffentlicher Verdingung vergeben werden. Termin hierzu ist auf 3. Juni d. J. 10½ Uhr Vormittags im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Der Verdingung liegen die in den Regierungsamtsblättern bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotsformular können gegen postfreie Einsendung von 2,60 ℳ portopflichtig von uns bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung je einer Wagendrehscheibe für Bahnhof Erfurt und Wallwitzhafen“ versehen, bis zu oben angegebenem Termin postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 17. Mai 1890. (1148)
Maschinentechnisches Büreau.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Steinkohlen (doppelt gesiebte Würfelkohle), ungefähr 2000 t, soll öffentlich frei Eisenbahnwagen Oels vergeben werden. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind portofrei bis zum 14. Juni d.-J., Nachmittags 4 Uhr, an uns einzureichen, von wo auch die Lieferungsbedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können. (1149)

Oels, den 17. Mai 1890. Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 41 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, am 24. Mai 1890.

Zur Tarifreform.

Von vielen Seiten werden auf Verbesserungen im Eisenbahn-Personen- und Güter-Beförderungswesen gerichtete Wünsche laut, welche sich auf die Meinung zurückführen lassen, dass die günstigen Erträgnisse der Staatseisenbahnen Erleichterungen in den Beförderungskosten, und die Rücksicht auf die Hast des geschäftlichen Lebens Beschleunigungen in der Beförderungsdauer begründen: billig, schnell und sicher reisen und befördern, möchte die greifbarste Uebersetzung der zahlreichen, meist örtlich entnommenen und nicht immer klar gedachten Forderungen sein.

Es fällt hierbei den wenigsten ein, dass diese drei Forderungen nebeneinandergestellt ziemlich widerspruchsvolle Wünsche bergen, die, wenn sie einander auch nicht ausschliessen, so doch gegenseitig beschränken. Aus der Zurückhaltung in Fachkreisen möchte auf die Schwierigkeit der Lösung dieser widerspruchsvollen Aufgabe, nicht aber, wie man gern bei Besprechungen durchblicken lässt, auf die vorgefasste Meinung zu schliessen sein, als sei das Bestehende das grundsätzlich Beste und daher eine Veranlassung zu Aenderungen überhaupt nicht vorhanden.

Das Bestehende ist aber das Gewordene, und erscheint denen besonders werthvoll, die es haben schaffen helfen. — Wer die geschichtliche Entwickelung vom Beginne des Eisenbahnverkehrs bis auf unsere Zeit unbefangenen Blickes verfolgt, wird zugestehen, dass zu allen Zeiten viel Gutes geleistet wurde; dass mit der Entwicklung des wirthschaftlichen Lebens die Entwicklung der Verkehrseinrichtungen indess nicht immer Schritt gehalten, weil jene unaufhaltsam und nicht selten in Sprüngen weiter geeilt ist, diese aber im Wege des zögernden Nachgebens mit inzwischen zur zwingenden Nothwendigkeit herausgebildeten Thatsachen sich abzufinden versuchte, und neue Aufgaben nach einer Lösung verlangten, während man noch bemüht war, mit denjenigen abzurechnen, welche der Vergangenheit bereits angehörten.

Auf diese Weise ist nach und nach ein noch stetig anwachsender Fehlbetrag entstanden, dessen Vorhandensein schliesslich ungeachtet aller Anstrengungen für die beamtlich rührige Weiterbildung auch dem unbewaffneten Auge sichtbar werden musste.

Die Ungeduld, alle Wünsche auf dem Gebiete der möglichen Verbesserungen gleichzeitig erfüllt zu sehen, lässt sich aus der Unruhe der Zeit erklären, aus der Erregung, mit welcher man in allen Kreisen nach Staatsmitteln Umschau hält, um dem mächtigen Drucke der neuen wirthschaftlichen Fragen Gegengewichte bieten zu können, die ausserhalb der eigenen Gewinn- und Verlustrechnung der Betheiligten liegen.

In solchen Zeiten leidet die öffentliche Meinung leicht an Vergesslichkeiten und der Blick für die Beurtheilung dessen, was geschaffen wurde, wird beeinflusst durch die Erkenntniss, dass Lücken bestehen, immerhin fühlbar genug, um sich des Besitzes nicht voll erfreuen zu können.

Diejenigen, welche das Vorhandensein der Lücken nachgewiesen zu haben glauben, und um Abhilfe rufen, fordern dieselbe natürlich ausschliesslich von den Eisenbahn-Verwaltungen; diese letzteren nehmen die Forderungen zur Erwägung entgegen, versprechen Abhilfen, soweit dieselben innerhalb der Grenzen des Möglichen liegen und so entstehen neue und wachsen die alten Fehlbeträge zwischen Soll und Haben.

Es ist unerlässlich in neue Wege einzulenken, einerseits durch die Anerkenntniss der Eisenbahn-Verwaltungen, dass es erfahrungsgemäss unzulänglich ist, im Wege des Reglementirens, nur durch eigenes Wissen und Wollen, und des Konferirens durch Abmachungen unter sich und unter Ausschluss der zielbewussten Mithilfe der Gesammtheit, welche die Eisenbahn benutzt, Schritt zu halten mit den Forderungen des Tages; und andrerseits durch die Anerkenntniss dieser Gesammtheit, dass sie nicht nach alter Gewöhnung und Verwöhnung nur sich fordernd verhalten dürfe, sondern zielbewusste Mithilfe zu leisten habe.

Sind diese unerlässlichen, gegenseitigen Zugeständnisse einmal gemacht und wird beschlossen, nicht weiter am Unhaltbaren zu bessern, kann das Neue mit Leichtigkeit zur That werden.

Die Bahnen haben bisher nicht versucht, an die verständnissvolle Mitarbeit des Publikums irgend welche Ansprüche zu machen, und die nothwendigsten Verkehrswerkzeuge, die Tarife, in allgemein verständliche und für Jeden verwendbare Formen zu bringen. — Die aus der Schwierigkeit des Verständnisses dieser Formen entstehenden beiderseitigen Irrthümer bedürfen zur Herbeiführung des Ausgleiches ermüdender, aktenbildender Untersuchungen, so dass das Publikum schliesslich sich von der unmittelbaren Benutzung der Bahnen dieser seiner Natur nach volksthümlichsten Einrichtung zum grossen Theile abgewendet und in die Hände von Frachtvermittlern überantwortet hat, welche ein reiches Feld des Erwerbes nicht allein in Besorgung überseeischer, schwieriger zu behandelnder Sendungen, sondern auch in den denkbar einfachsten Beziehungen von Ort zu Ort fanden.

Wie getheilt die Auffassungen der Ueberzeugtesten der Fordernden und nicht selten auch der Gewährenden in der Behandlung der Neugestaltung sind, geht aus den Vorschlägen und Maassnahmen hervor, um den herantretenden Forderungen gerecht zu werden.

Man fordert und gewährt bereitwilligst für einen neuen Fall eine neue Ausnahme, Konferenzen und Kommissionen tagen mit nimmer ermüdendem Eifer um das Widerstrebendste in gemeinsame Klassenverzeichnisse unterzubringen; obwohl hierdurch thatsächlich die Veranlassungen zu Irrungen stetig vermehrt werden.

Sobald man sich entschliesst, auch in Verkehrsfragen die allgemeinen Denkgesetze auf die Besonderheit des Vorwurfes anzuwenden, wird es Licht werden, und die Zeit wird kommen, in welcher keine Bedenken mehr gegen den Ausspruch des erlösenden Wortes bestehen werden.

Meine Absicht ist es heute, über einige der vorgeschlagenen Hilfsmittel zur Neugestaltung der Tarife zu sprechen, welche zum Theil die Bedeutung geflügelter Worte angenommen und so auf die Entwickelung der grossen Frage Einfluss gewonnen zu haben scheinen.

Die Zeiten sind für den Eisenbahnverkehr vorüber, in denen für jedes und für jeden eine wohlwollende Ausnahme zugestanden werden konnte; nicht dass Ausnahmen überhaupt und durchaus unvermeidlich wären, aber die Zahl muss eine so geringe und übersichtliche sein und bleiben, dass sie die Regel bestätigen, nicht zur Regel werden.

Wir bedürfen fester Grundsätze, die, wenn auch noch vielen unbekannt oder von vielen verkannt, in ihrer Einfachheit genügen, um Klarheit und Ordnung in das heutige, von Ausnahmen überwucherte Feld zu bringen.

Der Meinung kann nicht bestimmt genug widersprochen werden, als sei der eigentliche Zweck der Eisenbahnen alles

Sesshafte zu Fahrenden, die Millionen, welche arbeiten und sparen sollten, zu Vergnügungsreisenden, Fest- und Meetingbesuchern und Rednern zu machen, die geologischen und geographischen Verhältnisse auf den Kopf zu stellen, da zu erzeugen, wo die Urstoffe fehlen, neue verfehlte gewerbliche Anlagen gründen und bestehende zerstören zu helfen, theure Waaren billig zu fahren, weil ihr Werth nicht bekannt ist oder weil mit dem Verlust der Transporte infolge des Wettbewerbes gedroht wird und dergl.

Wird die Ausnahme zur Regel erhoben, so kann jeder mit gleichem Recht wie sein Nachbar behaupten, dass seine Forderung die wohl begründete sei; es fehlt ein Gesetz, dem sich jeder zu fügen hat und fügen wird, wenn es alle gleichmässig trifft; es fehlt ein Maassstab, dessen Richtigkeit für jeden ausser Zweifel steht.

Und doch ist es so leicht, wenn man anfangen will, die Dinge unbefangen zu betrachten, wie sie sind, nicht da „Probleme“ vorauszusetzen und zu behaupten, wo thatsächlich keine oder doch nur solche vorhanden sind, die nicht erst mühevoll geschaffen wurden und die dahinfallen, sowie man die natürliche Ordnung der Dinge wieder herstellt.

Es bildet sich zwischen den staatlichen Einrichtungen zum Zwecke der Wägungen, Messungen, des geldlichen Ausgleiches, also zwischen Gewichten, Maassen und Münzen, sowie den hierauf sich aufbauenden wirthschaftlichen Verhältnissen eine viel innigere Wechselbeziehung heraus, als angenommen, vielleicht auch nicht angenommen wird, weil wenige sich den Stift in der Hand und die Verkehrsverhältnisse vor den Augen ohne Voreingenommenheit für das Ueberkommene und durch Vergleich mit dem, was andere thun, über die Ursachen des Unzutreffenden, Verkehrten im Verkehrsleben Rechenschaft zu geben suchen. Die Erklärung für die Schwierigkeit, ein Zugeständniss des Bestehens solcher Unzuträglichkeiten im Verkehrswesen zu erhalten, liegt vielleicht in der Annahme, dass es ungeachtet aller Bemühungen die Handelsverhältnisse sind, welche sich in wirren, ungesetzmässigen Bahnen bewegen, weil sie sich nicht reglementiren lassen wollen. Die Nachträge zu den mit so grosser Sorgfalt ausgearbeiteten Eisenbahn-Tarifbüchern und die Beharrlichkeit, hierdurch eine Uebereinstimmung mit den Tagesforderungen herbeizuführen, bringt immer neue Zeitverluste — der Strom sucht sich Nebenkanäle und man glaubt gern an die erreichte Regelung, weil der lästige Druck von aussen aufgehört hat.

Ist es richtig, dass zwischen den gesetzlich gegebenen Gewichten, Raum- und Wegemaassen, sowie den Zahlmitteln sich bestimmte Abhängigkeitsverhältnisse für Handel und Wandel herauszubilden haben und immer wieder neubilden, so gilt dies auch für das Eisenbahnwesen, und es bedarf zu einer der wichtigsten Einrichtungen, welche die Eisenbahnen zu geeigneten Werkzeugen des Handels, der Gewerbe, des gesammten Verkehrslebens machen, zur Darstellung der Frachtrechnung einer lediglich auf diese Elemente zurückgehenden Neubildung.

Nur diese Elemente, welche jedermann kennen kann und muss, Gewicht und Werth der Waare und die Beförderungsentfernung sind zulässig; für dieselben bestehen gesetzlich gegebene Einheiten und man bedarf keiner anderen künstlich hineingetragenen Gesichtspunkte, die nothwendig verwirren, schädigen, den Begriff der Gesetzmässigkeit aufheben, der Begehrlichkeit Thor und Thür öffnen und rückwirkend alles aus natürlichen Bedingungen heraus Entstandene, mindestens die Schätzung seines Werthes stetig in Frage stellen.

Ich möchte nicht wiederholen, was ich seit drei Jahrfünften über diesen Gegenstand geschrieben, auch nicht eine eingehende Darlegung des Werdeganges von den ersten wissenschaftlichen Untersuchungen zur Aufstellung einer brauchbaren Formel, die in ihrer Allgemeinheit alle Sonderformeln aufnimmt und deren Ergebnisse wiedergibt; es war dies eine lange, mühevolle Unternehmung, welche aber, wie die Sage vom Ei des Kolumbus, damit schliesst, eine elementare Lösung gefunden zu haben: eine volksthümliche Frachtberechnung von grosser Einfachheit und ausreichender Genauigkeit, welche jede Probe zu bestehen verspricht und in Stelle der Tarifbücher das Gedächtniss, zum guten Theile das Kopfrechnungsverfahren setzt.

Ich will nun über einige der beliebten Vorschläge zur Regelung der Tariffrage sprechen.

Die Tarifzone.

Unter dieser Bezeichnung denkt man sich irgend ein, von der bestehenden Einheit der Wegemessung Abweichendes, vielleicht Vielfaches derselben.

Man sagt, das Kilometer sei zu klein, die Rechnung dadurch zu kleinlich, belästigend, man erhält statt der vollständigen Tariftafeln Auszüge, die sich auf 10 und, wie vorgeschlagen, selbst auf 50 km beziehen. Der Gedanke ist nur bedingt verwendbar und leidet an der irrthümlichen Auffassung, dass sich Abrundungen, wie für Gewichte üblich, ebenso auf die Messung des Beförderungsweges anwenden lassen. Der Irrthum erhellt daraus, dass es dem Handel recht wohl möglich ist, gewichtlich gerundete Sendungen zu bilden, vorausgesetzt, dass diese bis 100 kg Aufrundungen von 10, bis 2 000 von 100, bis 10 000 von 200, über 10 000 von 1 000 kg etwa betragen; während jede Aufrundung im Wegemaass für den Handel oder die Eisenbahn eine ausserhalb jedes Ausgleichsmittels liegende Schädigung bedeutet. Jedenfalls entsprechen grosse Wegeabschnitte den übrigen Rechnungseinheiten nicht und sind daher unzulässig, ohne auch diese letzteren zu ändern. Der Aufbau einer neuen Personen- und Frachtberechnung ist leicht, sofern man unbefangen mit den thatsächlichen Verhältnissen rechnet und streng sinnfällig seine Schlüsse macht; verlässt man diesen Boden, gestattet man sich Luftsprünge, wird später die Reue über dadurch hineingetragene Willkürlichkeiten nicht ausbleiben.

Die erste Regel ist: unentwegt daran festzuhalten, d a s s d i e G e l d e r h e b u n g e n d e r E i s e n b a h n e n l e d i g l i c h d i e B e d e u t u n g d e r E n t s c h ä d i g u n g e n f ü r d e r e n L e i s t u n g e n h a b e n s o l l e n, k e i n e a n d e r e. Es ist widersinnig zu behaupten, dass diese Entschädigung eine grössere Entfernung, etwa von 50 km, nicht zu berücksichtigen hätte, und wenn man das gute Recht der Bahnen wahren will, z. B. durch Annahme eines mittleren Satzes, für 101 bis 150 etwa 125, so schädigt man den 101 Wohnenden zu Gunsten des 150 Wohnenden; durch Annahme der Sätze 101 für die vorliegende bezw. 150 für die rückliegende Zone wird das Missverhältniss noch vergrössert.

Man würde, wie früher mittelst der Differentialtarife, die thatsächlichen Entfernungsverhältnisse auf den Kopf stellen und Tausende von berechtigt Unzufriedenen schaffen. Um den Irrthum grosser Wegeeinheiten zum Zwecke der Frachtberechnung zu erkennen, genügt es zu fragen: welche Folge würde es haben, diese Einheit auf etwa 200 oder 500 km auszudehnen? Man würde aus Wettbewerbsrücksichten Fabriken und Wohnstätten verlegen, innerhalb einer zu den Hauptverkehrsorten günstiger gelegenen Zone aber wieder anbauen müssen.

Für den Güterverkehr ist das Kilometer als Rechnungseinheit durchaus nicht zu klein und es wird allgemein befriedigen, wenn man imstande ist, mühelos mit solchen Einheiten zu rechnen, und dies ist sehr wohl möglich, wie ich an einem Beispiel zeigen will.

Ist für Stückgut der kilometrische Einheitssatz für 100 kg 1 ₰, so ist für 10, 100, 1 000 kg die Zahl der Beförderungskilometer die fertige Fahrgebühr, man hat nur das Komma hineinzuschreiben, z. B.

für 10 kg	auf 635 km	. . . . .	0,635 ℳ,
„ 100 „	„ 635 „	. . . . .	6,35 „
„ 1 000 „	„ 635 „	. . . . .	63,50 „

da nach alter Uebung die Gewichtszahlen auf volle Zehner aufgerundet werden, ist der Frachtsatz für 20, 300, 900 usw. Kilogramm das 2-, 3-, 9fache der obigen Zahlen.

Das ist meine Stückgut-Frachtrechnung und ich hoffe von der Einführung derselben, dass, wie das Postpacket ein nicht mehr zu entbehrendes Gemeingut geworden, der Vortheil des Eisenbahnpackets von 10, 100, 1 000 kg usw. sofort begriffen und der Eisenbahn der durch die Privat-Sammelwirthschaft entzogene und so wenig rühmlich vermittelte Stückgutverkehr wieder zugeführt wird. Welchen Aufschwung und welchen Einnahmeerfolg dies für Handel und Bahnen ergeben kann, ist nicht zu schätzen und nur zu wünschen, dass die Probe recht bald gemacht werden möge.

Für grössere Gewichte und für Wagenladungen ist die Berechnung ähnlich, so dass die Einführung der Zone im Gegentheil stören, die Richtigkeit und Genauigkeit der Berechnung wesentlich beeinträchtigen würde.

Die fallende Skala.

Noch unlängst wurden gelegentlich der Eisenbahnverhandlungen Ausnahmetarife unter Anwendung der „fallenden Skala“ empfohlen.

In der That ist die Absicht besser, wie die Vorstellung, welche man sich von der Sache macht.

Es gab eine Zeit, und dieselbe liegt nicht so fern, da sah man in dieser Tarifeinrichtung die Wünschelruthe der Fabel, jedenfalls hat sie wie diese manche Verwirrung angerichtet.

Für die fallende Skala fand sich die Rechtfertigung in der Lehrmeinung von der günstigen Wirkung der mit der Entfernung wachsenden Frachtverbilligung auf die beförderten Massen. In der That schuf man einen erhöhten Bedarf an entfernten Orten, ohne sich dadurch stören zu lassen, dass die Nächstwohnenden den Einnahmeunterschied und obenein die Folgen des Wettbewerbes zu tragen hätten. Die Eisenbahnen waren in dem Gedanken befangen, Selbstzweck zu sein — sie spekulirten in Transporten.

Allerdings waren die Zeiten damals anders angethan, heute spekuliren alle und in allem; es ist daher durchaus angezeigt, dass die Eisenbahnen nicht ferner die Hand zur Mithilfe bieten, dass sie beruhigend in den Kampf um das Dasein, dessen Hochfluthen regelnd eingreifen, die Begehrlichkeiten der Einzelnen, seien es Personen, Orte, Provinzen, dem Wohle des Ganzen unterordnen, dass sie unverrückt den Grundsatz im Auge behalten, alle mit gleichem Maasse zu messen, von jedem zu fordern, was er für die Leistung schuldet und damit ist wirthschaftlich theoretisch die fallende Skala beseitigt.

Aehnlich verhält es sich mit der praktischen Berechtigung und Bedeutung der Forderung.

Es ist zunächst unrichtig, dass es weniger kostet, einen Wagen das 1 000. Kilometer zu bewegen als das erste, namentlich wenn die Kohlen, welche die zur Bewegung erforderliche Kraft bedeuten, erst 1 000 km weit gefahren werden müssen, Rückfrachten für die rollenden Wagen nicht vorhanden und 1 000 km lange Leerfahrten zu leisten, auf der Entfernung eine grössere Zahl von Bahnübergängen und Zollgrenzen zu überschreiten sind. Hierzu kommt, dass Tausende von Wagen angekauft oder leihweise beschafft werden müssen, weil die weitlaufenden lange ausbleiben, im inneren und örtlichen Dienst Nothstände entstehen und mit Recht über Wagenmangel geklagt wird; dass Bahnhöfe neu zu bauen oder zu vergrössern sind, um Raum für Aufstellungsgeleise zu gewinnen; dass Werkstätten zu erbauen und eine grosse Zahl anspruchsvoller Arbeiter einzustellen sind, um diese Wagen in brauchbarem Zustande zu erhalten usf.

Die fallende Skala ist eine wenig glücklich gedachte Form, um den an sich nicht unberechtigten Gedanken einer verhältnissgemässen Verbilligung der Sendungen auf grössere Entfernungen zum Ausdruck zu bringen.

Soweit dies berechtigt, gibt es ein ausserordentlich einfaches Mittel, den Zweck zu erreichen.

Man theile die Gesammt-Frachtkosten in solche für die in allen Fällen kilometrisch gleichartig zu berechnende Beförderungsstrecke, und in die nur einmal für gleiche Gewichte gleich zu berechnende Abfertigungsgebühr für Annahme, Bahnhofsbewegung und Ausgabe, und es ist gethan.

Um die Wirkung dieser Berechnungsweise anschaulich zu machen, bitte ich das folgende Beispiel zu prüfen:

	Pfennig-tarif	Heutiger Tarif
100 kg auf 25 km kosten a) Beförderungskosten . . .	0,25	
b) Versandkosten mindestens .	0,10	
	0,35	0.40
100 „ „ 1 000 „ „ a)	10,00	
b) (1 × 10) . .	0,10	
	10,10	11,20
1 000 „ „ 25 „ „ a) (1 × 2,50) . .	2,50	
b) (1 × 100) . .	1,00	
	3,50	4.00
1 000 „ „ 1 000 „ „ a) (40 × 2,50) . .	100,00	
b) (1 × 100) . .	1,00	
	101.00	112,00

Es sind somit die Wünsche nach einer zulässigen Verbilligung überhaupt, und nach einer berechtigten für grosse Entfernungen im besonderen, unter Festhaltung nur eines kilometrischen Einheitssatzes und ohne Zuhilfenahme verschiedener fester Zuschläge und Einheitssätze zu erfüllen.

Hiernach möchte es einer weiteren Ausführung dafür nicht bedürfen, dass man heute an eine andere Tarifreform, als an die der gänzlichen Beseitigung des vorhandenen Massenmaterials und Einführung einiger leicht anzuwendender Regeln nicht denken sollte.

Die Minimalfrachtsätze für Wagenladungen von 5 und 10 t.

Ich nehme an, dass der Zweck einer erheblichen springenden Verbilligung für 5 000 und 10 000 kg Normalgüter gegenüber geringeren Gewichten die Erreichung einer erhöhten Ausnutzung der Wagen gewesen sein mag; erreicht ist der Zweck nur in beschränktem Maasse, durch die Mitwirkung der wesentlich hierdurch ins Leben gerufenen Privat-Sammelindustrie.

Logisch wie rechnerisch bietet diese Berechnungsart genügend Stoff zu kritischer Besprechung, derselbe ist indess bei früheren Anlässen erschöpfend behandelt; jedenfalls ist eine Aenderung unter Aufstellung zutreffender Begriffsbestimmungen erwünscht; da die Frage tief in den Betriebsplan eindringt, die Verwendung und Verwendbarkeit des rollenden Materiales beeinflusst.

Dies letztere bedeutet vorwiegend die Ausnutzung des Laderaumes der Wagen.

Um sich von demselben ein Bild zu machen, genügt es, die Länge der Wagenkasten als Maassstab zu nehmen, da deren Breiten und Höhen, die Querschnitte, infolge der allgemein angenommenen technischen Vereinbarungen, nahezu einander gleich sind und mit den Längenmaassen vervielfältigt eben den Kubikraum, welcher zur Verladung verfügbar ist, ergeben.

Zu einer Vergleichung, unter welchen Bedingungen thatsächlich der Mindestsatz für 10 000 kg in einen Wagen verladener Normalgüter zur Anwendung kommt, bedarf es noch der Berücksichtigung, dass jedes Kubikmeter Laderaum mit 150 kg ausgenutzt sein muss: es ist dies das amtlich festgestellte Normalgewicht, die Sperrigkeitsgrenze.

Kastenlänge in Meter	Laderaum in Kubikmeter	Ausnutzung des Laderaums in Kilogramm — wenn jeder Kubikmeter der Waare wiegt					
		150 kg (gesetzlich)	200 kg	250 kg	300 kg	350 kg	435 kg
4	23	3 450	4 600	5 750	6 900	7 000	10 000
5	28,5	4 275	5 700	7 125	8 550	10 000	
6	34	5 100	6 800	8 500	10 200		
7	40	6 000	8 000	10 000			
9	51,3	7 695	10 260				
12	68	10 200					

Diese Zusammenstellung ist überaus lehrreich, und dürfte aus derselben mit Nothwendigkeit folgen, dass es angezeigt erscheint, von dem gegebenen Laderaum ausgehend, auf die Sperrigkeitsgrenze zurückzuschliessen und diese mit Rücksicht auf die Musterform des 7 Meterwagens auf 250 kg für den Kubikmeter Laderaum, ebenso wie den Begriff des Normalgewichtes festzustellen.

Die weiteren Schlussfolgerungen sind, dass für 10 000 kg Normalgüter bis 40 cbm Laderaum von der Bahn zur Verfügung zu stellen, Güter unter 250 kg als sperrig zu berechnen, Ladung und Zuladung dieser Güter den Bahnen vorzubehalten sind; dass endlich an Stelle der niedrigsten Frachtsätze für 5 und 10 t, für den gesammten Grossverkehr der niedrigste kilometrische Einheitssatz als maassgebend zu treten habe.

Für Wagenladungsgüter, welche nach wie vor in Gewichtseinheiten von 10 000 kg und mehr bis zur Tragfähigkeit des Wagens zur Beförderung angenommen werden können, bleibt der Begriff des Normalgewichts aufgehoben. An Stelle des Laderaummaasses tritt das des Wagens als solcher, und damit erscheinen gewisse benannte Ausnahmen unvermeidlich, z. B. für einige Rohstoffe von geringem spezifischen Gewichte oder ungewöhnlich hohem Handelswerthe, wie Wolle u. dergl.

Die Pfennigwerth-Frachtberechnung.

Je nach der Absicht die lehrgemässe Seite des Pfennigwerth-Verfahrens mehr oder weniger vollkommen zur Erscheinung zu bringen, die Werthklassenscheidung für sämmtliche Nicht-Wagenladungsgüter und jedes aufgegebene Gewicht oder nur eine Scheidung in normal- und minderwerthige Waaren anzunehmen, wie letzteres der heutigen Tarifanlage entspricht; nach Absicht endlich, die Leichtigkeit und Zweckdienlichkeit bei der Anwendung zu berücksichtigen, ist das Verfahren in hohem Maasse ausgestaltungsfähig; nicht minder auch bezüglich der Erreichung beabsichtigter geldlicher Wirkung.

Ich biete hierunter nur eine, der heutigen Güterklassifikation angepasste Form, die wohl als die letzte Schlussfolgerung bezüglich der Einfachheit anzusehen sein dürfte, für den Gebrauch ausreichende Genauigkeit bietet und die Ableitung der kilometrischen Einheitssätze im Wege des Kopfrechnens gestattet.

In dem Entwurf finden sich die vorentwickelten Gesichtspunkte bethätigt; die wenigen Zeilen enthalten alles Wissensnothwendige, welches jeder im Gedächtniss mit sich führen kann.

Der Kilogrammwerth der Waare tritt an Stelle der Klassifikation nach Namen.

I. Der kilometrische Einheitssatz ist bis zu 2 000 kg die Gewichtszahl selbst (Kleinverkehr) oder bei Aufgabe von Mehrgewichten ein Theil der Gewichtszahl (Grossverkehr) und ergibt, durch die Zahl der Kilometer der Beförderungsstrecke vervielfältigt, die Fahrgebühr.

II. Zu der Fahrgebühr zählt man die mit der Gewichtszahl übereinstimmende Abfertigungsgebühr.

III. Der Versicherungszuschlag für Güter bis zum Kilogrammwerth von 1 ℳ ist in der Fahrgebühr enthalten; für den Ueberschuss höherwerthiger Güter wird derselbe nach $^1/_{10}$ von 100 und im Verhältniss der Entfernung berechnet.

Güter-Frachtberechnung.

I. Der kilometrische Einheitssatz beträgt:
a) bei Aufgabe ohne Gewichtsbedingung
1 ₰ für je 100 kg des Kleinverkehrs,
1 „ „ „ 200 „ „ Grossverkehrs,
¾ „ „ „ 100 bezw. 200 kg minderwerthiger Güter (Kilogrammwerth 15 ₰ und weniger);
b) bei Aufgabe in Wagenladungen für 10 000 kg
20 ₰ für Güter im Kilogrammwerthe unter 1 ₰,
und je 1 „ mehr für je 1 ₰ Mehrwerth bis 25 ₰
bezw. „ „ 5 „ „ von 26—100 ₰.

II. Die Abfertigungsgebühr beträgt:
1 ₰ für jede auch nur angefangene 10 kg.

III. Die Versicherungsgebühr beträgt:
$^1/_{10}$ vom 100 des den Kilogrammwerth von 100 ₰ überschreitenden Betrages für jede auch nur angefangene 200 km.

IV. Sperrige Güter werden mit 50% Gewichtszuschlag, Eilgüter mit den doppelten Fahrkosten, Schnellgüter mit den dreifachen Fahrkosten berechnet.

Als Anleitung zur Berechnung der Beförderungskosten werden die nachstehenden Beispiele genügen:

1. Wieviel kosten 100 kg Normalgut für 360 km Beförderungsstrecke?

I = 3,60
II = 0,10 (Mindestbetrag nach Ermessen)
3,70 ℳ

2. Bei 1 kg Werth von 2 ℳ, Gesammtwerth 200 ℳ?

I = 3,60
II = 0,10
III = 0,20
3,90 ℳ

3. Bei 1 kg Werth von 15 ₰?

I ¾ von 3,60 = 2,70
II = 0,10
2,80 ℳ

4. Wieviel 5 400 kg Normalgut auf 800 km?

I 2 000 kg = 20
3 405 „ = 17 = 37 × 800 = 296,00
II = 5,40
301,40 ℳ

5. Wieviel 10 000 kg bei 16 ₰ Kilogrammwerth auf 500 km?

I für 0 ₰ = 20
II „ 16 „ = 16 = 36 × 500 = 180,00
= 10,00
190,00 ℳ

usw.

Um den Lesern ein übersichtliches Bild von der Wirkung des Verfahrens zu geben, die kilometrischen Einheitssätze mit Hilfe der wenigen, vorangegebenen Zahlen zu bestimmen, folgen drei Tafeln.

Die Tafeln I und II betreffen alle ohne Gewichtsbedingung aufgegebenen Güter, den Klein- und Grossverkehr.

Tafel I gibt einen auf den gleichen kilometrischen Pfennigsatz bezogenen Vergleich der beförderten Gewichte der zu Normal- und zu ermässigten Tarifsätzen zu befördernden Güter; Tafel II den auf die gleichen Gewichte bezogenen Vergleich der kilometrischen Einheitssätze für diese beiden Güterklassen. Tafel III endlich bietet für sämmtliche Wagenladungsgüter die Klasseneintheilung nach deren Kilogrammwerth in Pfennigen, sowie die auf 10 000 kg bezogenen kilometrischen Einheitssätze.

Tafel I.
Vergleich der beförderten Gewichte auf den Pfennig-Einheitssatz bezogen.

Kilometrischer Einheitssatz	Kilogrammwerth in Pfennig		Kilometrischer Einheitssatz	Kilogrammwerth in Pfennig	
	16 und mehr	15 und weniger		16 und mehr	15 und weniger
	Gewicht			Gewicht	
₰	kg	kg	₰	kg	kg
0,1	10	1[illegible]	31	4 200	6 265
0,2	20	26	32	4 400	6 530
0,3	30	40	33	4 600	6 800
0,4	40	53	34	4 800	7 065
0,5	50	66	35	5 000	7 330
0,6	60	80	36	5 200	7 600
0,7	70	93	37	5 400	7 865
0,8	80	106	38	5 600	8 130
0,9	90	120	39	5 800	8 400
1	100	130	40	6 000	8 665
2	200	265	41	6 200	8 930
3	300	400	42	6 400	9 200
4	400	530	43	6 600	9 465
5	500	665	44	6 800	9 730
6	600	800	45	7 000	10 000
7	700	930	46	7 200	
8	800	1 065	47	7 400	
9	900	1 200	48	7 600	
10	1 000	1 330	49	7 800	
11	1 100	1 465	50	8 000	
12	1 200	1 600	51	8 200	
13	1 300	1 730	52	8 400	
14	1 400	1 865	53	8 600	
15	1 500	2 000	54	8 800	
16	1 600	2 265	55	9 000	
17	1 700	2 530	56	9 200	
18	1 800	2 800	57	9 400	
19	1 900	3 065	58	9 600	
20	2 000	3 330	59	9 800	
21	2 200	3 600	60	10 000	
22	2 400	3 865			
23	2 600	4 130			
24	2 800	4 400			
25	3 000	4 665			
26	3 200	4 930			
27	3 400	5 200			
28	3 600	5 465			
29	3 800	5 730			
30	4 000	6 000			

Tafel II.
Vergleich der kilometrischen Einheitssätze auf volle 10 und 100 kg bezogen.

Befördertes Gewicht	Kilometrische Einheitssätze für Güter im Kilogrammwerth		Befördertes Gewicht	Kilometrische Einheitssätze für Güter im Kilogrammwerth	
	16 ₰ u. mehr	15 ₰ u. weniger		16 ₰ u. mehr	15 ₰ u. weniger
kg	₰	₰	kg	₰	₰
10	0,1	0.075	4 200	31	23.25
20	0,2	0,15	4 400	32	24,—
30	0,3	0,225	4 600	33	24,75
40	0,4	0,30	4 800	34	25,50
50	0,5	0 375	5 000	35	26,25
60	0,6	0,45	5 200	36	27.—
70	0,7	0,525	5 400	37	27,75
80	0,8	0,60	5 600	38	28 5
90	0,9	0,675	5 800	39	29,25
100	1	0,75	6 000	40	30.—
200	2	1,50	6 200	41	30,75
300	3	2.25	6 400	42	31,50
400	4	3,—	6 600	43	32,25
500	5	3,75	6 800	44	33,—
600	6	4,5	7 000	45	33 75
700	7	5,25	7 200	46	34,5
800	8	6,—	7 400	47	35,25
900	9	6,75	7 600	48	36,-
1 000	10	7,5	7 800	49	36 75
1 100	11	8,25	8 000	50	37,5
1 200	12	9,—	8 200	51	38,25
1 300	13	9,75	8 400	52	39,—
1 400	14	10,5	8 600	53	39.75
1 500	15	11,25	8 800	54	40,5
1 600	16	12.—	9 000	55	41,25
1 700	17	12,75	9 200	56	42,—
1 800	18	13,50	9 400	57	42,75
1 900	19	14,25	9 600	58	43.5
2 000	20	15.—	9 800	59	44,25
2 200	21	15,75	10 000	60	45,—
2 400	22	16,5			
2 600	23	17,25			
2 800	24	18,—			
3 000	25	18,75			
3 200	26	19,50			
3 400	27	20,25			
3 600	28	21,—			
3 800	29	21,75			
4 000	30	22,5			

Tafel III.
Wagenladungsgüter.

Kilogrammwerth der Waare	Kilometrischer Einheitssatz für 10 000 kg
₰	₰
unter 1	20
1	21
2	22
3	23
4	24
5	25
6	26
7	27
8	28
9	29
10	30
11	31
12	32
13	33
14	34
15	35
16	36
17	37
18	38
19	39
20	40
21	41
22	42
23	43
24	44
25	45
30	46
35	47
40	48
45	49
50	50
55	51
60	52
65	53
70	54
75	55
80	56
85	57
90	58
95	59
100	60

Die Personenbeförderung.

Für die Fahrpreisberechnung würde sich der unveränderte Kilometerzeiger recht wohl verwerthen lassen, selbst wenn man zugestehen will, dass ein Einheitswegemaass von 10 km genügt. Die Deutsche Meile ist uns für die Wegschätzung verloren gegangen und damit der Durchschnittsmaassstab für die Nächstabstände der bewohnten Orte oder der Eisenbahn-Haltepunkte von einander. In Stelle der Meile, $7^1/_2$ km, dürften 10 km als der gleichen Erwägung entsprechend zuzulassen sein, ohne dass es nothwendig erscheint, die Bezeichnung „Zone" hierfür einzuführen; bahnseitig würde für 1 bis 10, 11 bis 20, 20 bis 30 km mit den Mittelzahlen 5, 15, 25 usw. gerechnet werden.

Aus der Begriffsbestimmung der heutigen Fahrkarte möchte sich mit Leichtigkeit auf das schliessen lassen, was bezüglich einer Neugestaltung zu geschehen hat, um für Eisenbahn und Publikum zu einfacheren Verhältnissen zu gelangen.

Eine Fahrkarte ist nämlich heute ein Werthzeichen, welches den Träger zur Benutzung der Bahn, und zwar berechtigt: von einem bestimmten Bahn-Haltepunkt nach einem anderen bestimmten Punkte, an einem bestimmten Tage, in einer bestimmten Wagenklasse, mit einem bestimmten Zuge, einer bestimmten Zuggattung, entweder nur hin, oder unter bestimmter Preisverminderung in einer bestimmten Zeit auf demselben Wege, oder in einer bestimmten Reihenfolge über andere näher bestimmte Bahnstrecken auch zurück zu reisen.

Dass man hiernach die Zahl der Werthzeichen von den nach Zehntausenden zählenden Sorten auf eine vergleichsweise überaus geringere Zahl vermindern kann, ist augenfällig.

Ich gehe wieder von dem gleichen Ursatze aus, dass der Fahrkartenpreis nichts anderes als die Entschädigung für die Eisenbahnleistung bedeuten darf, wenn man nicht von vornherein auf Abwege und zu willkürlicher Preisbildung geleitet werden soll; dann aber fallen alle Ermässigungen für weitere Entfernungen, Rückfahrten und dergl. grundsätzlich dahin, und folgt, dass der Einheitssatz für die Einzelreisekarte selbstverständlich auf einen passenden Durchschnittssatz festzustellen ist.

Die Einzelreisekarte soll das allein Bestehende sein, und wer 20 Reisen machen will, mag sich 20 Karten kaufen und statt Heft mit Bild und Unterschrift jedesmal eine Karte abgeben, wie andere Reisende auch. Dann hören auch die Streitverhandlungen darüber auf, warum eine Person, die am gleichen Tage zurückzufahren in der Lage ist, weniger zahlt, als eine andere, die erst am andern Tage ihre Geschäfte beendet haben kann; die Sorgen der Zwangs-Vergnügungsrundreisen mit den Mehrkosten für Abstecher, für falsches Entwerthen, oder Einziehen der Blätter, über verfrühten Ablauf die Gesuche um Rückerstattungen bei Fristüberschreitungen

wegen Krankheit usw. Die einzig zu empfehlende Reform ist auch hier die gänzliche Beseitigung all' dieser künstlichen Fahrkartenblüthen.

Da Ausnahmen die Regel bestätigen, nenne ich Arbeiterkarten, Festtagskarten für bestimmte Punkte, z. B. Berlin und Umgebung, die zu Tausenden gekauft, sich als Ausnahmen ohne weiteres kennzeichnen, und für welche die gleichzeitig zu ösende Rückfahrtkarte lediglich die Bedeutung der Annehmlichkeit der Vermeidung der Lösung der Rückfahrtkarte unter erschwerenden Umständen haben darf, nicht die der Preisermässigung.

Aber auch die Einzelkarten von Station zu Station sind noch zu zahlreich: man verkaufe und kaufe Kilometer, wie oben angedeutet, mit Aufrundungen von 10, 20 bis 100, 200, 300 bis 1 000 etwa. Für jede der drei oberen Wagenklassen genügen mithin für gewöhnliche Züge 20, ebenso viel für die Schnellzüge zusammen $3 \times 40 = 120$, dazu für die letzte (IV.) Klasse etwa 10, im ganzen 130 Werthzeichen.

Es werden alle Sorgen wegen Unterbringung der Fahrkarten in Schränken, die für Kartenausgaberäume, und die zeitraubenden Kassenprüfungen verschwunden sein.

Die Kilometerkarten können die Form der heutigen Fahrkarten haben und ebenso ausgegeben und verwendet werden. Es ist Sache einer kurzen Uebung für die überwachende Ankunftsstation, statt der Namen die Kilometerzahl lesen und verstehen zu lernen, da der Name der Abgangsstation deutlich aufgedrückt ist.

Auch hier gilt als Regel für die Preisbildung: Einheitliche Beförderungs- und einmalige Stationskosten, etwa 10 ₰ für die Einzelpreise als einzige Berechnungsunterlagen.

Eine andere Art der Fahrkarten, bei welcher man dem Publikum die Herstellung des Fahrscheines überlässt, wäre die Einführung von Bahnmarken und statt der Pappkarten Berechtigungszettel zum Eintritt in die Station, die jedermann, ob er fährt oder nicht, zu lösen hat, und deren Ausgabe mit grosser Schnelligkeit geschehen kann.

Diese Zettel sind auf einem Papierstreifen ohne Ende gedruckt, befinden sich in einer Blechkapsel, aus welcher der Streifen nach Bedürfniss herausgezogen und abgerissen wird. Auf diesen Streifen klebt der Reisende seine bereite Bahnmarke. Der Einwand, dass dies für den Unwissenden schwierig sei, ist ganz hinfällig, wer den aushängenden Kilometerzeiger nicht lesen kann, wird höchstens einmal bei Abreise von seinem Dorfe oder nach demselben Zweifel haben, das zweite Mal aber nicht mehr zu fragen brauchen, da die Entfernung für diese Art der Reisenden stets dieselbe ist. Es ist unzutreffend, dass alles erst durch hunderte von amtlichen Köpfen und Händen zurechtgedacht und zurechtgemacht werden muss, an den Verstand des Publikums aber Ansprüche nicht gestellt werden dürfen.

Der Verstand ist vorhanden und wenn man mit demselben rechnet, dürften zum Besten des Verkehrswesens die Dinge sich viel einfacher und billiger erledigen und mit der Tagesforderung in gleichem Schritt weiter entwickeln lassen.

Trommer.

Bei der hervorragenden Bedeutung, welche augenblicklich die Tarifreform-Fragen beanspruchen, ist es jedenfalls von grossem Interesse, die Ansichten der mitten im Eisenbahn-Verkehrsleben stehenden Männer über diese Fragen zu hören. Wir sind deshalb gern dem Wunsche des Herrn Oberinspektor Trommer in Mailand, welcher sich schon seit vielen Jahren bekanntlich mit dem Tarifwesen praktisch und theoretisch beschäftigt, nachgekommen, seine weitgehenden Vorschläge den Lesern unserer Zeitung zur Prüfung vorzulegen. Selbstverständlich müssen wir die Vertretung dieser Vorschläge, über deren Durchführbarkeit wir die Ansicht der in der Eisenbahnpraxis stehenden Tarifsachverständigen hören möchten, Herrn Trommer überlassen.

Die Redaktion.

Aus der Schweiz.

Zahnradbahn auf den Monte Generoso.

Anfangs Juni werden ungefähr 2/3 der Bahn auf den Monte Generoso von Capolago bis zur zweitobersten Station Bella Vesta dem Betriebe übergeben.

Die höchste Spitze des Monte Generoso (1 695 m über dem Meer) bietet sowohl durch ihre isolirte Lage, wie durch ihre verhältnissmässig grosse Erhebung über die Subalpinen Seen und über die Lombardische Ebene, welche sie dem ganzen Umfang nach beherrscht, eine Aussicht von seltener Ausdehnung und Grossartigkeit. Ueberragt von den mit ewigem Schnee bedeckten Riesen der Alpenwelt, bauen sich vor dem Auge des Beschauers die Ketten der Vorberge auf, zu deren Füssen zahlreiche Seen und liebliche rebenbekränzte Hügel liegen, auslaufend in die weite Lombardische Tiefebene mit ihren zahllosen Ortschaften und Städten, wie Turin, Alessandria, Novara, Mailand usw., abgeschlossen im Süden bis hinab zum Monte Orsaro durch den Ligurischen Apennin. Wenn einerseits schon die geschilderte Eigenschaft der höchsten Spitze dem Generoso den Namen des Tessinischen Rigi erworben hat, so laden andererseits seine ausgedehnten grünen Triften, sein bekannter Reichthum an seltenen Pflanzen und Versteinerungen, endlich die Mannigfaltigkeit der dargebotenen unbeschwerlichen Spaziergänge zum Besuche und längeren Aufenthalt ein, besonders seitdem die Gotthardbahn die landschaftlichen Reize der Italienischen Schweiz leichter zugänglich gemacht hat.

Die Bahn beginnt gegenüber der Gotthardbahnstation Capolago in einer Höhe von 277 m über dem Meere, in geringer Entfernung vom Landungsplatz der Dampfschiffe. Am Südende der Station übersetzt die Bahn Kantonalstrasse und Gotthardbahn auf 2 Brücken, wendet sich der Berglehne zu gegen S. Nicola, durchbricht dort den Bergrücken mittelst eines 160 m langen Tunnels und biegt zugleich in scharfem Bogen von 80 m Radius aus der Nordsüdrichtung in die entgegengesetzte Südnordrichtung um. Hiermit erreicht die Bahn 3 035 m von ihrem Ausgangspunkte die Station S. Nicola auf einer Höhe von 700 m über dem Meere. Nun folgt die Linie eine Strecke weit dem Val Cereda aufwärts, durchbricht mittelst 65 m langem Tunnel den Bergrücken gegen das Valle d'Alpe und folgt sodann dem Valle della Giazza bis zur Station Bella Vista, 6 320 m von Capolago in der Höhe von 1 221 m über dem Meere. Die Bahn verfolgt nachher auf einige hundert Meter das gegen den Luganer See abfallende Berggehänge, geht hierauf durch einen 90 m langen Tunnel wieder auf die flache südöstliche Lehne über, an welcher sie ununterbrochen bis zum Berggipfel hinzieht, zweimal noch die vorspringenden Rücken mit kleinen Tunnels durchschneidend. Die Endstation Vetta ist 8 870 m von Capolago entfernt auf einer Höhe von 1 595 m über dem Meere, es beträgt daher die gesammte Höhe, welche von der Bahn erstiegen wird, 1 318 m. Die obere Station liegt hart an der Italienischen Grenze. Die Maximalsteigung der Bahn beträgt 22 %.

Der Unterbau ist im grossen und ganzen sehr einfach. Die Bahn liegt meistentheils in Anschnitt; grössere Dämme oder Einschnitte sind nicht vorhanden. Die Breite der Unterbauplanie beträgt 4 m und ist beiderseitig durch Steinbanketts abgeschlossen. Mit Ausnahme der schon erwähnten beiden Ueberfahrten bei der Station Capolago kommen keine Brücken vor. Die Tunnels haben eine Gesammtlänge von 380 m und besitzen reichliche Lichthöhe behufs Vermeidung einer Belästigung der Reisenden durch Rauch.

Die Querschwellen sind aus Flusseisen von 1,8 m Länge, die Schienen aus Thomasstahl von 92 mm Höhe und wiegen 19,8 kg das Meter. Die Schienenstösse sind schwebend und mittelst Winkellaschen verbunden, welche den Längsschub auf die Schwellen übertragen, während sich diese wiederum in Abständen von 60—120 m auf feste Steinsätze stützen. Die Spurweite beträgt 80 cm. Die in der Mitte zwischen den Laufschienen vorhandene Abt'sche Zahnstange besteht aus zwei Thomasstahl-Lamellen von je 20 mm Stärke bis zu Steigungen von 18 % und von 25 mm Stärke bei grösseren Steigungen. Die Zahntheilung der Lamellen ist 120 mm und es ruhen diese auf ⊥-förmigen gewalzten Sätteln aus Thomasstahl. In Kurven von 100 m Radius und weniger ist die Schwellenentfernung der Mittelfelder 660 mm gegenüber 1 020 mm in den Geraden und weiten Kurven. Die kleinsten Kurven haben 60 m Radius.

Die Fahrbetriebsmittel bestehen aus 6 Lokomotiven, 5 offenen und 2 geschlossenen Personenwagen und einer Anzahl Güterwagen.

Die Lokomotiven sind dreiachsig, wovon die hintere beweglich als Bisselachse angeordnet ist. Die Räder der beiden

vorderen Achsen sind lose. In der Mitte dieser beiden unter sich gekuppelten Achsen befinden sich je 2 verschränkte Zahnscheiben aus gehämmertem Tiegelgussstahl. Der Antrieb geschieht mittelst Balancier. Vor der Rauchkammer befindet sich eine gedeckte Plattform zur Unterbringung von Gepäck. Die Hauptverhältnisse der Lokomotiven sind die nachstehenden:

direkte Heizfläche	3,8	m²
indirekte Heizfläche	28,0	„
Rostfläche	0,6	„
Durchmesser der Siedrohre	32/35	mm
Länge der Siedrohre	1,60	m
Stärke des Kessels	145	Pferdekr.
Cylinderdurchmesser	300	mm
Kolbenhub	550	„
Dampfspannung	12	Atm.
Speisewasservorrath	1 200	l
Kohlenvorrath	600	kg
fester Radstand	1 230	mm
totaler Radstand	2 830	„
Zahnraddurchmesser	573	„
Zugkraft (Zahndruck)	5 500	kg
Dienstgewicht der Lokomotive	14 500	„

Die maximale Leistung der Lokomotive besteht in einer Beförderung von sich selbst und eines Wagens im Gewichte von 10,5 t über eine Rampe von 22% in Kurven bis hinunter auf 60 m mit 6 km Schnelligkeit.

An Bremsvorrichtungen besitzt die Lokomotive eine gewöhnliche Luftbremse für die Thalfahrt und zwei von einander unabhängige Schraubenbremsen, von denen jede auf beide Achsen wirkt.

Sämmtliche Personenwagen sind vierachsig und nach dem Kupeesystem eingerichtet. Sie besitzen eine Plattform zur Bedienung der Schraubenbremse. Die offenen Wagen haben Raum für 60 und die für Vor- und Nachsaison bestimmten geschlossenen Wagen für 48 Personen. Erstere haben ein Gewicht von 4,5 und letztere von 5,2 t. In der Mitte des obern Drehgestelles sitzt das Bremszahnrad. Der Radstand desselben beträgt 1,2 m und derjenige von Mitte zu Mitte Drehgestell 6 m. Die äussere Wagenbreite ist 1,90 m.

Die Güterwagen sind offen, mit beweglichen Seitenwänden und einer Plattform zur Bedienung der Bremse. Diese Wagen sind zweiachsig und haben 2 m Radstand. Die Tragkraft beträgt 6 t.

Die Stossvorrichtung ist central und unelastisch. Die Zugvorrichtung besteht in seitlich und elastisch angebrachten schwachen Drahtseilen mit Hacken und Schlaufe, welche den Wagen auf horizontaler Bahn (auf Station Capolago) mit Sicherheit nachzuziehen vermögen, dagegen reissen (auf der Bergstrecke), bevor sie den gebremsten Wagen von der Stelle bringen. Zu diesem Zwecke besitzen die aus einer Hanfseele und 56 0,6 mm starken Drähten (Aluminiumbronze) bestehenden Seile eine Zerreissfestigkeit von nur etwa 700 kg.

Die Ausführung des ganzen Bahnkörpers sammt Beschaffung des Rollmaterials wurde Herrn Abt übertragen. Die Gesammtkosten belaufen sich auf 2 000 000 Frcs., wovon 900 000 Frcs. in Aktien und der übrige Betrag in Obligationen bestehen.

Bei dem hier in Anwendung gebrachten System konnten die Anlagekosten gegenüber denjenigen der Rigibahnen unbeschadet der Betriebssicherheit ganz bedeutend herabgemindert werden; ebenso wird sich auch der Unterhalt der ganzen Anlage günstiger gestalten als bei den vorbenannten. Eine der Lokomotiven ist seit einigen Monaten zum Materialtransport verwendet worden und es spricht der sehr ruhige Gang derselben und die leichte Befahrung der Kurven vortheilhaft zu Gunsten dieser Lokomotiven.

Nachtzüge der Gotthardbahn.

Die Direktionen der Gotthardbahn und der Centralbahn haben sich anerboten, den Gotthardbahn-Nachtzügen auch Wagen III. Klasse beizufügen, sofern die Benutzung von Gesellschaftsbillets hiervon ausgeschlossen wird. Das Eisenbahndepartement hat sich mit dieser Neuerung für einstweilen einverstanden erklärt.

Nordostbahn.

Das Defizit der Hilfskasse ist seit längerer Zeit mit ungefähr 7 Millionen Franken angegeben worden. Nach einem nunmehr bekannt gewordenen Gutachten des Professors Kinkelin beträgt das Defizit noch 3 600 000 Frcs. Der Verwaltungsrath wird sich demnächst mit der Deckung dieses Passivums zu befassen haben.

Schafmattbahn.

Laut „Bund" unterstützt der Aargauische Regierungsrath nachdrücklich beim Schweizerischen Eisenbahndepartement die Uebertragung der Konzession zum Bau der Schafmattbahn (Sissach-Aarau) an ein Komitee, das sich in Aarau konstituirt hat.

Weissensteinbahn.

Das Weissensteinprojekt scheint beim dermaligen Stand der Schweizerischen Eisenbahnfrage keine Aussicht auf Realisirung zu haben.

Die Luxemburgischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

1. Prinz Heinrichbahn.

Der uns vorliegende Bericht für das Jahr 1889, welcher der am 10. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung vorgelegt wurde, konstatirt, dass die Betriebsresultate — entsprechend dem Aufschwung der Montanindustrie — sehr günstige und die Ausgaben trotz der grossen Steigerung der Einnahmen nicht wesentlich höher waren als im Jahre 1888.

Der Gewinnüberschuss gestattet nach Dotirung der verschiedenen Fonds die Vertheilung einer Dividende von 11.50 Francs gegen 10 Frcs. in 1888. — Das Jahr 1890 begann mit bis dahin nie erreichten Einnahmen; trotz der durch die hohen Kohlenpreise in Aussicht stehenden Erhöhung der Betriebsausgaben besteht alle Hoffnung, das Jahr werde ein sehr günstiges sein.

Die Linie von Trois Vierges nach Aachen *) kam im Dezember 1889 in Betrieb Der Verkehr der Linie an der Attert ging gegen Jahresanfang etwas zurück, weil die Kokspreise auf dem Deutschen Markte stiegen. Fast im ganzen ersten Semester versorgten sich infolge dessen die Hochöfen von Longwy aus Belgien, und trotzdem später die Einfuhr von Longwy nach Deutschland wieder begann, blieb eine Mindereinnahme auf dieser Linie bestehen.

Auf den Bergwerkslinien hielt sich der Verkehr, und ergab bessere Resultate als im Vorjahre. Die Linie an der Sauer (Wasserbillig-Diekirch) brachte einen kleinen Gewinn, die Linie von Wiltz schliesst mit geringem Verlust.

Die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Linien stellten sich wie folgt:

Linie der	Einnahmen	Ausgaben	Gewinn
Bergwerke	Frcs. 1 750 041	796 677	953 364
Allert	„ 653 194	414 165	239 029
Sauer	„ 198 964	188 338	10 626
Wiltz	„ 60 002	60 299	(— 297)

Im ganzen beliefen sich in 1889 auf dem Eisenbahnnetz die Bruttoeinnahmen auf 2 662 202 (1888 2 597 193) Frcs., wovon die Ausgaben mit 1 459 481 (1 448 091) Frcs. abgehen, so dass sich ein Ueberschuss von 1 202 721 (1 149 101) Frcs. ergibt. Die Bergwerke förderten 413 998 (333 461) t Erze und 89 824 (42 577) t Kalksteine mit einem Reinertrag von 282 904 (279 492) Frcs. Davon werden indess wiederum 40 000 Frcs. als Bergwerksreserve zurückgestellt. An Miethen wurden 10 774 (9 101) Frcs., an Zinsen und Agio 22 353 (14 043) Frcs. eingenommen, während für Verleihung von rollendem Mateiial 41 753 Frcs. vereinnahmt wurden. Für die Prioritäten sind 402 540 (349 612) Frcs. erforderlich, während für streitige Forderungen nur 40 000 (80 000) Frcs. zurückgestellt wurden. Danach ergibt sich einschl. der aus dem Vorjahr übernommenen 67 401 Frcs. ein Reingewinn von 1 008 246 (888 111) Frcs., wovon, wie bereits mitgetheilt, 862 500 Frcs. als Dividende von 11,50 (10) Frcs. für die Aktie vertheilt, 47 041 Frcs. dem Reservefonds zugewiesen, 31 667 Frcs. zu Tantiemen verwendet und 67 031 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Diese Ergebnisse wurden durch Sparsamkeit und Dienstvereinfachung erzielt.

Die Verhandlungen mit der Grossherzoglichen Regierung wegen Ermässigung der Tarife auf der Wiltzlinie sind noch nicht abgeschlossen; die Gesellschaft glaubt, dass die für Handel und Industrie zu erzielenden Vortheile reichlich die von ihr (wegen der Ermässigung der Tarife entstehenden Verluste) verlangten Unterstützungen aufwiegen. Die Gesellschaft der Luxemburgischen Kantonalbahnen hatte die Konzession für eine Bahn Wasserbillig-Grewenmacher (6 km lang), einer Fortsetzung der Linie an der Sauer der Prinz Heinrichbahn, erlangt, die 1889 vollendet werden sollte. Doch wurden die Arbeiten nicht einmal begonnen und hat nun die Kantonalbahn der Prinz Heinrichbahn die Konzession abgetreten. Die Regierung hat diese Uebertragung der Konzession und der daran hängenden Minensubsidien aber noch zu genehmigen.

Wegen Baues der Linie von Wiltz zur Belgischen Grenze stand der Gesellschaft eine Subsidie von 50 ha Bergwerksterrain zu. Die Grossherzogliche Regierung überwies zunächst die Bergwerks-Berechtsame von Titelberg in einem Umfang von 46 ha. Dieselben wurden von der Bahngesellschaft an

---

*) Es ist die von der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische) eröffnete Linie Ulflingen-Lommersweiler gemeint, durch welche die Luxemburgischen Eisenbahnen einen Anschluss nach Aachen über Deutsches Gebiet erhalten haben.
Die Redaktion.

2 Hüttengesellschaften übertragen, die dafür eine Rente von 750 Frcs. für 1 ha auf 50 Jahre zahlen.

2. Luxemburger Sekundärbahnen.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1889, welcher in der am 29. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung einstimmig genehmigt wurde, konstatirt, dass auch im verflossenen Jahre ein befriedigendes Resultat erzielt worden ist. Zu diesem günstigen Resultat trug von den beiden Linien Luxemburg-Remich und Cruchten-Larochette, wie in den Vorjahren, auch diesmal die letztere Linie am meisten bei.

Auf der Linie Luxemburg-Remich steht den vermehrten Einnahmen von 1 564.40 Frcs. eine Mehrausgabe von 1 409,43 Frcs. gegenüber, so dass das Jahresergebniss sich nur um 154,97 Frcs. günstiger stellt als in 1888. Der vermehrte Ueberschuss der Linie Cruchten-Larochette betrug dagegen bei einer Mehreinnahme von 3 469,33 Frcs. und einer Mehrausgabe von 2 250,60 Frcs., 1 218.73 Frcs.

Die Einnahmen auf beiden Linien setzen sich wie folgt zusammen: a) Personenverkehr 93 605,20 Frcs., b) Viehverkehr 1 990,35 Frcs., c) Gepäckverkehr 3 279,20 Frcs, d) Güterverkehr 43 442,35 Frcs. und e) für Beförderung der Post 4 489,50 Frcs. Hierzu kommen noch 2 858.90 Frcs. Einnahmen aus sonstigen Quellen, so dass aus dem Gesammtverkehr 149 665,50 Frcs. erzielt wurden.

Dieser Einnahme steht eine Gesammtausgabe von 114 227,91 Frcs. gegenüber, so dass die Gesellschaft aus dem Eisenbahnbetriebe einen Ueberschuss von 35 437,59 Frcs. erzielte, von dem 5 % Dividende an die Aktionäre zur Vertheilung gelangten. Zur Beförderung gelangten 180 921 Personen, 255 t Gepäck, 1 722 Stück Vieh und 24 547 t Güter.

Bücherschau.

Grundsätze für den Abschluss von Eisenbahn-Tarifkartellen von Emil Rank, Büreauvorstand der Oesterreichischen Nordwestbahn. Verlag von A. Hartleben in Wien. 1890.

Vor kurzem ist unter vorstehendem Titel eine Broschüre erschienen, welche es sich zur Aufgabe stellt, die Grundsätze zu ermitteln, welche bei dem Abschluss eines Tarifkartells Beachtung finden müssen, wenn das betreffende Kartell allen Anforderungen Genüge leisten soll, welche die glatte Durchführung des einschlägigen Verwaltungsdienstes erfordert.

Der (in den betheiligten Fachkreisen nicht unbekannte) Verfasser, welcher bereits im Jahre 1886 eine, ebenfalls das Eisenbahntarifkartell betreffende Arbeit veröffentlichte (siehe Nr. 66 S. 727 Jahrg. 1886 d. Ztg.) behandelt die in der obigen Ueberschrift angedeutete Aufgabe mit grosser Gründlichkeit.

Im Eingange wird erwähnt, dass rücksichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs, deren eigenartigen Verhältnissen halber, strenge Kartelle nur selten abgeschlossen werden, und dass auch bezüglich des Eilgutverkehrs ein eigentliches Bedürfniss zum Abschluss eines Tarifkartells nicht vorliege, dass also dem Kartell zur Zeit hauptsächlich die Aufgabe zufalle, den Frachtgutverkehr zu regeln.

Die Frage, ob das Tarifkartell (hinsichtlich des Frachtgutverkehrs) sich als eine privat- und volkswirthschaftlich empfehlenswerthe Maassregel darstelle, hält der Verfasser für abgeschlossen und dahin erledigt, dass ein auf richtigen Grundlagen stehendes Kartell sowohl im Interesse der Eisenbahnen, als in dem der Volkswirthschaft liege.

Die Hauptursache, weshalb die Tarifkartelle bisher ohne günstigen Erfolg geblieben sind, findet der Verfasser darin, dass dieselben gewöhnlich nur den einzelnen vorliegenden Fall im Auge hatten, während eine Abstellung der unleugbar vorhandenen grossen Uebelstände nur dann erfolgen könne, wenn die Angelegenheit von höheren Gesichtspunkten aus betrachtet und allgemein geregelt wird.

Der Verfasser versucht es deshalb, die durch die Praxis gegebenen Erfahrungen methodisch zu ordnen und aus diesem Materiale jene theoretischen Grundsätze zu formen, welche in ihrer Gesammtheit eine auf wissenschaftlicher Grundlage ruhende Theorie der das Tarifkartell betreffenden Verwaltungsfragen ergeben.

Zu diesem Zwecke wird zunächst das Verkehrstheilungskartell von dem Produktionsschutzkartell, welch' letzteres die Aufgabe hat, die einseitige Unterstützung einzelner Produktionsgebiete zum Nachtheile der an fremden Eisenbahnlinien liegenden zu vermeiden, streng geschieden und gesondert behandelt.

Der grösste Theil der Ausführungen der Schrift ist dem ersterwähnten Kartell gewidmet.

Nach eingehender Behandlung der Faktoren, welche bei der Theilung eines Verkehrs mitbestimmend wirken, wird die Grenze nachgewiesen, bis zu welcher der Anspruch einer Route auf Theilnahme am Verkehre berechtigt erscheinen kann und an der Hand eines die Vorführung geometrischer Figuren vermeidenden, aus den zwischen Hamburg und München bestehenden Eisenbahnverbindungen künstlich konstruirten Kartellgebiets alle hauptsächlich vorkommenden und störend wirkenden diesbezüglichen Vertragsverhältnisse vorgeführt.

Auf Grund dieses, durch eine beigegebene Uebersichtskarte veranschaulichten Verkehrsgebiets weist der Verfasser nach, in welcher Weise aus den zunächst in Frage kommenden Hauptrouten jene zahlreichen Subrouten entstehen, welche die in vielen Tarifverbänden bestehende unökonomische Verkehrszersplitterung veranlasst.

Nach Feststellung von 14 Routen, welche die Theilnahme an dem gedachten Verkehre Hamburg-München anstreben, wird die Berechtigung des Anspruchs der einzelnen Routen eingehend untersucht. Der Verfasser weist nach, dass es schon bei Annahme gewisser, jeden gewaltsamen Vorgang vermeidender Grundsätze möglich sei, die Anmeldung auf eine beschränkte Zahl von Routen zu bringen — im gewählten Beispiele auf 6 —, dass aber damit noch lange nicht jene Beschränkung erreicht sei, welche die Betriebsökonomie mit Recht fordert, d. i. jene auf eine Route für jede Stationsverbindung.

Es werden dann alle Nachtheile eingehend vor Augen geführt, welche eine Verkehrszersplitterung mit sich bringt und nachgewiesen, dass der Hauptgrund der heutigen Komplikationen in dem Uebergreifen der einen Route auf das natürliche Verkehrsgebiet einer anderen liege.

In dieser Richtung kommt der Verfasser zu dem Schlusse, es sei im Wege des Austausches ein Verkehrsgebiet je einer Route zur Bedienung zu überweisen, wobei die in grösseren Orten befindlichen Bahnhöfe als separate Stationen aufgefasst werden könnten; der hohe Werth einer Verkehrsstatistik wird hierbei hervorgehoben.

Beachtenswerth sind die Ausführungen, in welcher die Möglichkeit der Durchführung dieses Grundsatzes zu erweisen gesucht wird und welche sich auch sehr eingehend mit der Frage beschäftigen, wie vorzugehen sei, wenn die durch das Vorhandensein mehrerer Bahnhöfe usw. bedingte Beibehaltung mehrerer Routen die Durchführung eines Geldausgleichs unvermeidlich machen.

Der Verfasser vertheidigt das Prinzip der Durchtheilung und der grundsätzlichen Berücksichtigung des Geldausgleichs gleich bei der ersten Abrechnung.

Er weist nach, dass eine rasche und regelmässige Abrechnung bezw. eine durch diese gesicherte Bilanz nur dann erzielt werden kann, wenn die Unterlagen für die Abrechnung rechtzeitig geliefert werden und dass letzteres nur dann möglich ist, wenn die für die Herstellung der Antheilstabellen erforderliche Arbeit auf das geringste Maass eingeschränkt wird.

Er schlägt vor, die Feststellung der Regievergütung für die fahrenden Routen nicht nach Tarifklassen für 1 km und 100 kg, sondern in Prozenten von der Bruttoeinnahme auszudrücken, da sich bei diesem Verfahren die denkbar einfachste Abrechnung ergebe.

Diesem Abschnitte des Werks folgt die Behandlung der Frage, in welcher Weise die Verkehrsbedienung für die Kartellrouten sichergestellt werden soll; diese Frage führt auf das Gebiet der Verbandstarife, welches eingehend erörtert wird, namentlich in Hinsicht auf die Art und Weise einer rationellen Tariferstellung.

Der Schluss des Werks ist der ausführlichen Begründung der Nothwendigkeit des Abschlusses eines Produktionskartells in solchen Ländern gewidmet, in welchen das Eisenbahnnetz verschiedenen Unternehmern gehört.

Es wird das Verhältniss zwischen Handel und Industrie einer- und der Bahnen andererseits des Näheren erörtert und nachgewiesen, dass die einseitigen Unterstützungen des Tarifs, welche namentlich durch das in Oesterreich-Ungarn in grosser Blüthe stehende Refaktiewesen besonders begünstigt werden, ebensowohl den Eisenbahnen, als auch der Produktion zum Schaden gereichen, daher der Abschluss eigener Kartelle mit dem ausgesprochenen Zwecke, die bezüglichen einseitigen Bestrebungen zu beseitigen, empfohlen wird.

Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass der in Vorstehendem flüchtig angedeutete Inhalt der von langjähriger Erfahrung und gründlichem Studium zeugenden Arbeit das Interesse der Fachkreise erregen wird. H.

Nachtrag zu Dr. Koch's Orts-Verzeichniss. Zu dem im vorigen Jahre erschienenen zweiten Band von Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr, Orts-Verzeichniss (siehe Nr. 44 S. 457 Jahrg. 1889 d. Ztg.) ist soeben ein Nachtrag für das Jahr 1890 erschienen, welcher die vom Mai 1889 bis 15. Mai 1890 eingetretenen Aenderungen mittheilt.

№ 42. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Mai 1890.

Inhalt:

Zur Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik in Italien.

Gleich der politischen Geschichte der einzelnen Staaten, welche heute das geeinigte Königreich Italien bilden, ist auch die Geschichte der Italienischen Eisenbahnen reich an überraschenden und interessanten Wechselfällen und Ereignissen; beide — Politik und Eisenbahnen — haben von Anfang an mehr, als in anderen Staaten, in gewissem Zusammenhange und in gegenseitiger Wechselwirkung gestanden; die Richtung der Politik hat die Entwickelung der Eisenbahnen beeinflusst und die Ausbildung des Eisenbahnnetzes ist hinwider nicht ohne Rückwirkung auf die politische Gestaltung des Reiches geblieben. Es ist nicht uninteressant, diesen Beziehungen von den ersten Regungen der Eisenbahnthätigkeit in Italien an bis zu der gegenwärtigen Epoche derselben, welche durch das Gesetz vom 27. April 1885 eingeleitet wurde, zu folgen und daraus zu erkennen, wie sich die Nothwendigkeit jener Lösung, die das eben erwähnte Gesetz herbeiführte, aus dem Entwickelungsgange der Italienischen Eisenbahnen und der Italienischen Eisenbahnpolitik ergab, wie diese letztere selbst in ihrer heutigen Gestaltung auf wichtigen und maassgebenden Vorbedingungen beruht.

I.

An der Stelle des heutigen Königreichs Italien bestand zu jener Zeit, in welcher die Lokomotive ihren Weg von England nach dem Festlande nahm, eine grössere Zahl von Kleinstaaten. Einzelne derselben, wie die Lombardei und Venetien, waren der Herrschaft Oesterreichs direkt unterworfen; andere, wie Modena, Parma, Toskana hatten Verwandte des regierenden Kaiserhauses dieser Monarchie als Regenten. In Oberitalien waren nur das Königreich Sardinien, in Mittelitalien neben der bedeutungslosen Republik San Marino der Kirchenstaat und in Unteritalien das Königreich beider Sizilien vollkommen selbständig und unabhängig. Die politischen Wirren, welche seit länger als einem Jahrhundert fast ganz Italien nicht zur Ruhe kommen liessen, hatten Industrie, Verkehr und Handel herabgedrückt, alle Quellen des volkswirthschaftlichen Wohlstandes nahezu versiegen gemacht und die finanzielle Lage der Einzelstaaten fast ausnahmslos misslich, selbst traurig gestaltet. Bei solchen Verhältnissen ist es erklärlich, dass sich das Eisenbahnwesen nur sehr langsam entwickelte. Die erste Eisenbahnlinie erhielt das Königreich beider Sizilien, und zwar mit Hilfe Französischen Kapitals. Der Ingenieur Armand Bayard bewarb sich im Jahre 1836 um die Konzession einer Eisenbahn von Neapel nach Nocera mit Abzweigungen nach Salerno, Avellino und anderen Städten. Dieselbe wurde ihm mit Dekret vom 19. Juni desselben Jahres ertheilt, und am 4. Oktober 1839 eröffnete er die erste Theilstrecke seiner Linie von Neapel nach Portici. Diese 8 km lange Strecke ist mithin der erste Schienenweg der Apenninischen Halbinsel und ihre Eröffnung bezeichnet den Anfang der Eisenbahnaera Italiens.

Schon im nächsten Jahre wurde in der Lombardei die Eisenbahn von Mailand nach Monza, welche eine Länge

von 13 km besitzt, dem Betriebe übergeben und im selben Jahre (1840) wurde auch im Königreiche beider Sizilien mit dem Bau einer neuen Linie begonnen, der 33 km langen Eisenbahn von Neapel nach Caserta. Dieser Umstand erscheint nur aus dem Grunde erwähnenswerth, weil durch diesen Bau das Prinzip des Eisenbahnbaues durch den Staat zum ersten Male auf Italienischem Boden verwirklicht wird. Schon 1842 verordnete König Ferdinand die Fortsetzung bis nach Capua. Allerdings ersieht man aus der Wahl dieser Linie, welche die Hauptstadt mit einer wichtigen Festung verbindet und sie einer zweiten Festung — Gaeta — näher rückt, dass die Regierung vielmehr durch militärische Interessen, als durch die Rücksichtnahme auf die volkswirthschaftlichen Bedürfnisse des Landes zu diesem Schritte gedrängt worden sein mochte. Es muss betont werden, dass sie auf ihrem Standpunkte beharrte und denselben später nur insoweit modifizirte, als sie ausschliesslich inländischen Gesellschaften unter Subvention der Regierung die Ausführung von Eisenbahnen genehmigen wollte.

Der dritte Kleinstaat, welcher in die Reihe der „Eisenbahnländer Italiens" eintrat, war das Grossherzogthum Toskana. Hier wurde im Jahre 1844 die Linie Livorno-Pisa als erste Theilstrecke der Eisenbahn von Livorno nach Florenz eröffnet, welche schon 1838 der Leopoldsbahn-Gesellschaft auf 100 Jahre konzessionirt worden war. Die Gründung von Gesellschaften ging hier ziemlich rasch von statten. Uebrigens war auch der Staat Toskana als solcher schon frühzeitig im Besitze einer Eisenbahn, nämlich der 19 km langen Linie von Lucca nach Pisa, welche 1846 vollendet und später der fallit gewordenen Gesellschaft vom Staate abgekauft wurde. Der Gesellschaft der Centraltoskanischen Eisenbahnen, d. i. der 64 km langen Linie von Sienna bis Empoli, musste der Staat eine 3 % Verzinsung des Kapitals im Betrage von 10 Millionen Lire bewilligen, um die Vollendung der Bahn im Jahre 1849 zu ermöglichen. Die Gesellschaft, welche die Konzession für die Eisenbahn von Lucca nach Pistoja im Jahre 1846 erhalten hatte, gerieth sehr bald in solche finanzielle Verlegenheiten, dass sie dieselbe erst 1859 auf ihre ganze Ausdehnung von 88 km dem Betriebe übergeben konnte. Toskana hatte also im allgemeinen kein besonderes Glück mit seinen Eisenbahngesellschaften, wenn auch der Bau der Eisenbahnen verhältnissmässig gute Fortschritte machte.

Sardinien erfreute sich vor dem Jahre 1848 keiner Eisenbahn. Allerdings hatte die Privatindustrie schon früher, sogar schon 1830 einige Versuche gemacht, das Eisenbahnwesen in Piemont einzuführen; dieselben waren jedoch erfolglos geblieben. Im Jahre 1845 beschloss nun die Regierung, die sowohl militärisch als handelspolitisch wichtige Linie von Genua nach Turin zu erbauen und durch entsprechende Verlängerungen derselben die letztgenannte Hauptstadt mit der Französischen, Schweizerischen und Lombardischen Grenze zu verbinden. Im Jahre 1848 wurde die Strecke von Turin bis Moncalieri und 1853 der Rest bis an den Meerbusen eröffnet. Zum Zwecke der Fortsetzung an die Schweizergrenze und über den Lukmanierpass schloss die Sardinische Regierung im Jahre 1847 ein internationales Uebereinkommen mit den Kantonen Tessin, Graubünden und St. Gallen. Ein zielbewusstes Streben, auf festen und wohlerwogenen Grundsätzen basirend, wie es allen übrigen Italienischen Staaten fehlte, brachte Cavour in die Eisenbahnpolitik Sardiniens. Er trat 1850 in das Ministerium und von diesem Zeitpunkte an datirt der Aufschwung des Eisenbahnnetzes in Piemont. Cavour gab das bisher verfolgte Prinzip des Staatseisenbahnbaues auf und suchte das Privatkapital für den Ausbau der Schienenwege zu gewinnen. Dies gelang ihm und seinen Nachfolgern im Ministerium in so hohem Maasse, dass Sardinien in dem denkwürdigen Jahre der Einigung Italiens (1859) bereits 850 km der wichtigsten Eisenbahnlinien besass. Die Konzessionen wurden zumeist auf die Dauer von 90 Jahren, in wenigen Fällen auf jene von 80 Jahren ertheilt; der Staat übernahm entweder die Hälfte der Aktien allein oder im Verein mit den interessirten Provinzen und Gemeinden; oder er garantirte eine angemessene Verzinsung des Kapitals, meist $4^1/_2$ %; er behielt sich den Rückkauf der konzessionirten Linien nach 30 bezw. 20 Jahren und den Betrieb derselben mit seinen eigenen Fahrbetriebsmitteln vor, und zwar auf Grund der Hälfte des Gesammterträgnisses. So schuf sich Sardinien in wenigen Jahren ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz, das sich von Turin gegen alle Grenzen des Landes erstreckte, und sicherte sich zugleich einen tiefgehenden hervorragenden Einfluss auf dasselbe.

Eine der wichtigsten Konzessionen war jene für eine Eisenbahn von Susa durch den Mont Cenis nach Modena und Genf. Dieselbe wurde im Jahre 1853 an die Unternehmung Lafitte & Bixio ertheilt, welche später die Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft bildete und einen Theil der bereits konzessionirten Linien übernahm. Der Staat garantirte eine $4^1/_2$% Verzinsung des Bau- und Ausrüstungskapitals, wahrte sich jedoch das Recht des Rückkaufs der Bahn nach 18 Jahren. Die Abzweigung von Alessandria, einer Station der Linie Turin-Genua, nach Arona erbaute der Staat auf eigene Kosten, so dass derselbe am 30. April 1859 ein Netz von 276 km besass; 170 km Eisenbahnen waren Eigenthum der Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft, 404 km gehörten 12 verschiedenen Gesellschaften.

Die lebhafte Eisenbahnbauthätigkeit im Nachbarlande regte auch die Oesterreichische Regierung an in der Lombardei und in Venetien die strategisch wichtigsten Schienenverbindungen herzustellen. Schon im Jahre 1837 hatten Wagner & Varé mit einem Stammkapital von 50 Millionen Lire die privilegirte Lombardisch-Venetianische Ferdinands-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Mailand nach Venedig gebildet. Infolge von Differenzen über die Richtung der Linie von Mailand nach Brescia blieben die Arbeiten einige Zeit unterbrochen, die Gesellschaft gerieth in finanzielle Verlegenheiten und konnte die Bahn nicht vollenden. Drei Jahre später kaufte die Oesterreichische Regierung, welche unterdessen einige Zweiglinien erbaut und die Linie Mailand-Monza erworben hatte, auch die Eisenbahn von Mailand nach Venedig, um schon 1856 sämmtliche Linien der Lombardei und Venetiens der am 7. März 1856 konzessionirten Lombardisch-Venetianischen Eisenbahngesellschaft um den Preis von 10 Millionen Lire zu überlassen. Die Gesellschaft, welche von Rothschild, Blount, Herzog Melzi, Talabot, Herzog Galiera u. a. gegründet war, vollendete am 12. Oktober 1857 den Schienenweg, der Mailand mit der Lagunenstadt verbindet, erwarb die Eisenbahnen der Staaten Parma, Modena und Lucca, konstituirte sich als Kaiserlich privilegirte Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft und vereinigte ihre Linien im Jahre 1858 mit jenen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahngesellschaft. Die infolge dieser Fusion gebildete neue Gesellschaft führte noch den Bau einiger Linien durch, so dass am 30. April 1859 in der Lombardei und in Venedig 522 km Eisenbahnen bestanden.

Im Kirchenstaate wurden die ersten Konzessionen im Jahre 1846 ertheilt; sie blieben ohne wirklichen Erfolg. Bis dahin hatte die Päpstliche Regierung alle Eisenbahnprojekte, welche zumeist von Englischen und Französischen Gesellschaften ausgingen, ebenso wie die Regierung Siziliens, zurückgewiesen; aber während in Sizilien das grosse Misstrauen gegen alle fortschrittlichen Errungenschaften der Zeit überhaupt die Ursache war, lag sie dort vornehmlich in der Furcht, dass jene fremdländischen Kapitalisten dem verfehmten Bunde der Freimaurer angehören könnten.*) Die politischen Unruhen, welche das weltliche Gebiet des Papstes länger als ein

*) Vgl. Lehmann: Das Italienische Eisenbahnnetz im Jahrg. 1861 d. Ztg.

Jahrzehnt heimsuchten, konnten übrigens der Entwickelung der Verkehrswege nicht günstig sein. Erst im Jahre 1856 schritt die Gesellschaft der Pius-Eisenbahnen, welche aus der Gesellschaft Casavaldes & Comp. hervorgegangen war, an den Ausbau einiger Linien, welche ihr schon früher konzessionirt worden waren; desgleichen eine zweite Privatgesellschaft, welche sich später mit der ersteren zu der Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen vereinigte. Die Konzessionen, welche die Päpstliche Regierung ertheilte, waren höchst unpraktischer Art; sie gestatteten für die Vollendung der Linien sehr lange Zeiträume, schufen keinerlei Garantien usw. Man darf der Vermuthung wohl Raum geben, dass es der Regierung mit dem Bau von Eisenbahnen durchaus nicht ernst war, dass ihr nicht viel daran lag, ein Netz von Schienenwegen im Lande herzustellen. So kam es denn, dass der Kirchenstaat zu dem wiederholt erwähnten Zeitpunkt erst 101 km fertiger Eisenbahnlinien besass. Allerdings hatte er immerhin das Königreich beider Sizilien überflügelt. Der Grundsatz, keiner ausländischen Gesellschaft eine Konzession zu ertheilen und nur jene Angebote zu beachten, welche das Neapolitanische Wappen trugen, führte in diesem Staate zu dem traurigen Erfolge, dass derselbe im Jahre 1859 nur einige unwesentliche Schienenverbindungen aufweisen konnte und einige Konzessionen ertheilt hatte, welche trotz der gewährten Zinsengarantie bezw. Kapitalsbetheiligung werthlos waren. Es sind dies die Konzession an die Unternehmung Delahaute & Comp. für die Linie von Tronto an der nordöstlichen Spitze des Königreiches nach Tarent und jene an Melisurgo für eine Eisenbahn von Neapel nach Brindisi, vom Tyrrhenischen Meere an das Adriatische Meer.

Unmittelbar vor den grossartigen Ereignissen des Jahres 1859, welche die Einigung Italiens herbeiführten, bestanden daselbst 1798 km Eisenbahnen, deren Vertheilung auf die einzelnen Staaten im Verein mit andern wichtigen und interessanten Daten in der nachstehenden Tabelle angegeben ist.*)

Staat	Länge der Linien am 30. April 1859 km	Länge der Eisenbahnen		Eigenthümer der Linien.
		auf 10000 Einwohner	auf das Quadrat-Myriameter	
Sardinien	850**)	1,92	1,38	der Staat (276 km), die Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft (170 km), verschiedene Privatgesellschaften.
Toskana	257	1,40	1,19	verschiedene Privatgesellschaften.
Lombardei, Venetien und Emilia	522	1,10	1,15	K. K. priv. südl. Staats-, Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft.
Kirchenstaat	101	0,35	0,24	Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen.
Königreich beider Sizilien	99	0,10	0,09	der Staat (44 km) und eine Privatgesellschaft (55 km).

*) Vgl. Isidore Sachs: L'Italie, ses finances et son développement économique depuis l'unification du royaume 1859—1884 d'après des documents officiels.

**) Hiervon werden 31 km von einigen Gesellschaften gemeinsam benutzt, so dass die eigentliche Länge der Bahnen nur 819 km beträgt.

(Schluss folgt.)

Gedächtnissfeier des vierzigjährigen Bestehens des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker.

Am 29. d. Mts. hat hierselbst (Anhaltischer Bahnhof) die Gedächtnissfeier der vor 40 Jahren abgehaltenen ersten Eisenbahn-Technikerversammlung stattgefunden.

Die zahlreich besuchte Versammlung wurde von Sr. Excellenz dem Herrn Staatsminister von Maybach, welcher in Begleitung des Chefs der technischen Abtheilung der Verwaltung der Staatseisenbahnen, Exc. Wirkl. Geh. Rath Schneider erschienen war, begrüsst.

Zum Präsidenten der gleichzeitig abgehaltenen Technikerversammlung wurde der Präsident der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, von Ludwigh, gewählt, welcher dem Herrn Minister für sein Erscheinen und für dessen sehr warm gehaltene Ansprache dankte und hierauf eine umfassende, sehr beifällig aufgenommene Festrede hielt.

Oberbaurath von Prenninger (Oesterreichische Südbahn) warf einen Rückblick auf die vierzigjährige Thätigkeit der Eisenbahntechniker, begrüsste die anwesenden Mitglieder der ersten Technikerversammlung und gab dabei dem Wunsche Ausdruck, dass die heute bestehenden freundschaftlichen Beziehungen, welche die beiden mächtigen Reiche Deutschland und Oesterreich-Ungarn umschliessen, auch in Zukunft die Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen verbinden mögen.

Abends fand ein grosses Festbankett statt, an welchem der Herr Minister von Maybach theilnahm.

Wir behalten uns vor, demnächst über den Verlauf der Verhandlungen ausführlich zu berichten.

Deutsches Reich.

Eröffnung neuer Bahnlinien.

Direktionsbezirk Altona. Von der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Kiel unterstellten Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg ist die Theilstrecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz (3,3 km) mit der Haltestelle Holsteinische Schweiz am 25. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Von dem genannten Tage ab finden von und nach der Haltestelle Holsteinische Schweiz eine regelmässige Abfertigung von Personen und Stückgütern statt.

Die Strecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz wird als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben. (Siehe Bekanntmachung S. 433.)

Am 1. Juni d. J. werden in nachstehend benannten Direktionsbezirken die dort aufgeführten Bahnstrecken dem Betrieb übergeben:

1. Direktionsbezirk Elberfeld. Die 3,3 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Barmen-Rittershausen-Barmen (Ober-) für den Gesammtverkehr und die Abzweigung von der vorgenannten Strecke nach Langerfeld für den Güterverkehr. [An demselben Tage wird die an der Strecke Barmen (Ober-)-Hattingen belegene Haltestelle Bredenscheid auch für den Privat-Depeschenverkehr eröffnet.]

Die neuen Bahnstrecken werden als Vollbahnen betrieben.

2. Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die 9,32 km lange Neubaustrecke Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode mit den an derselben belegenen Haltepunkten

und Haltestellen Berga-Kelbra, Uftrungen und Stolberg-Rottleberode. (Siehe Bekanntmachung S. 434.)

3. Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch). Die 12,32 km lange Strecke Lindern-Heinsberg mit den Stationen Randerath, Dremmen und Heinsberg. (Siehe Bekanntmachung S. 434.)

4. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Die 12,5 km lange Zweigstrecke Alexisbad-Günthersberge mit den Stationen Silberhütte, Lindenberg und Günthersberge. (Siehe Bekanntmachung S. 434.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 3,89 km lange Strecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, welche am 25. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die 12,3 km lange Strecke Birkelbach-Raumland-Berleburg der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche voraussichtlich am 10. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, sind — letztere vom Tage der Betriebseröffnung ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2175 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2209 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1889 (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2219 vom 21. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, welche Ausgabestellen errichtet haben, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2233 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnresolutionen des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses und der Kreuzer-Zonentarif.

Von den vielen bei der Berathung des Budgets seitens einzelner Abgeordneten vorgeschlagenen Resolutionen sind folgende hervorzuheben, welche der Regierung zur besonderen Würdigung empfohlen wurden. Dieselbe wurde aufgefordert, a) eine Vorlage wegen Sicherstellung des Ausbaues der Bahnstrecken Wodnan-Prachatitz und Strakonitz-Wolin-Winterberg einzubringen; b) ihre Aufmerksamkeit der Verlängerung der Staatsbahnlinie Unter-Drauburg zuzuwenden, damit deren weiterer Ausbau nach Norden und Süden mit einer entsprechenden finanziellen Unterstützung aus Staatsmitteln sichergestellt werde; c) bezüglich der Lokalbahn Marienbad-Karlsbad sammt Nebenlinien eine Vorlage auf finanzielle Unterstützung, eventuell in der Form der Gewährung der Zinsengarantie für einen Theil des zu investirenden Anlagekapitals einzubringen; d) der Wiener Stadtbahnfrage ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Der Zonentarif wurde auch vom Herrenhause genehmigt und bedarf nur noch der Kaiserlichen Sanktion, welche dieser Tage erfolgen dürfte, und da zwischen der Publikation eines Gesetzes und dessen Inslebentreten eine Frist von 14 Tagen vorgeschrieben ist, so wird der Kreuzertarif und zwar vorerst auf den Staatsbahnen wahrscheinlich am 15. Juni d. J. zur Einführung gelangen.

Ungarische Eisenbahnvorlagen.

Der Ungarische Handelsminister hat dem Reichstage folgende Gesetzentwürfe unterbreitet: a) Ueber die Einlösung der Eisenbahnlinie der Ungarischen Nordostbahn; b) über die Regelung einiger Angelegenheiten der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn-Aktiengesellschaft; c) betreffend die Konzessionirung der Vizinalbahn Pressburg-Steinamanger; d) über die Konzessionirung der Gran-Almas-Füritöer Vizinalbahn, und e) über die Konzessionirung der Nagymargita-Versezcer Vizinalbahn. — Ueber die Vorlagen zu a—c werden wir noch ausführlich berichten.

Generalversammlung der Buschtêhrader Eisenbahn am 10. Mai d. J.

Zum ersten Male seit einer Reihe von Jahren ist die Generalversammlung ganz glatt ohne jede Opposition abgelaufen. Ein Aktionär, der sonst immer gegen die Verwaltung opponirt hatte, nahm Veranlassung, sich durch die vorliegenden Geschäftsresultate als befriedigt zu erklären und dem Verwaltungsrathe sowie der Direktion den Dank auszusprechen. Er gab nur noch dem Wunsche Ausdruck, dass die Aktionäre der Lit. B-Strecke mit jenen der Lit. A-Strecke in Bezug auf das Stimmrecht gleichgestellt werden mögen. Was die Vertheilung des Reingewinnes betrifft, so wurde beschlossen, die Dividende der Aktien Lit. A mit $52^1/_2$ fl. = 10 %, die Dividende der Lit. B-Aktien mit $18^1/_2$ fl. = $9^1/_4$ % zu bemessen. Weiter erhalten aus dem Reinerträgnisse die beiden Strecken je 200 000 fl. für den Erneuerungsfonds, 25 000 fl. werden dem Pensionsfonds, 7 000 fl. der Bruderlade und 20 000 fl. dem Spezial-Reservefonds des Kohlenwerkes zugewiesen. Die Lit. B-Strecke dotirt überdies den Reservefonds mit 66 500 fl. Auf neue Rechnung werden für die Strecke Lit. A 98 000 fl. (gegen 86 000 fl. im Vorjahre) und für die Strecke Lit. B 67 750 fl. (gegen 47 117 fl. im Vorjahre) übertragen. Zum ersten Male ist die Bestimmung der Statuten in Kraft getreten, wonach der über eine 10 % Dividende hinausgehende Ueberschuss der Lit. A-Strecke zur Hälfte dem Lit. B-Unternehmen zu Gute kommt. Für 1889 stellt sich dieser Betrag auf 12 139 fl. Der Vorsitzende theilte mit, dass die bekannte Differenz, welche zwischen der Gesellschaft und der Regierung hinsichtlich der Kapitalsvermehrung besteht, gütlich ausgetragen und die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof zurückgezogen werden dürfte.

Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 10. Mai d. J.

Dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass durch das Perfektwerden der Verstaatlichungsvereinbarungen mit den beiderseitigen Regierungen schon im abgelaufenen Jahre der Betrieb der Bahn der gesellschaftlichen Verwaltung vollständig entrückt blieb, weshalb sie ihre Aufgabe darauf beschränkte, die von den beiden Staatsverwaltungen zugesagten Rentenbeträge entgegenzunehmen, diese Beträge den Aktionären und den Prioritätenbesitzern zuzuführen und den gesellschaftlichen Reservefonds zu verwalten. Der letztere schliesst mit einem Guthaben von 61 953 fl.; die durch die Verstaatlichungsvereinbarungen bedingten Statutenänderungen haben die behördliche Genehmigung erhalten und sind bereits in Kraft.

Generalversammlung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 13. Mai d. J.

Der Jahresbericht für 1889 konstatirt, dass die vortheilhaften Folgen, welche durch die im vorigen Jahre vorgenommenen Veränderungen in der Redaktion und Administration des Kluborgans, der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung", vorauszusehen waren, wirklich eingetreten sind. Derselbe hebt weiter hervor, dass es Ehrensache dieser Zeitung bleibt, sich eine immer angesehenere Stellung in der Fachlitteratur zu sichern. Einen erfreulichen Beweis der Sympathien hat der Klub dadurch empfangen, dass an der Förderung der geistigen Bestrebungen desselben mehrere hervorragende Kapazitäten durch Abhaltung von theils fach-, theils allgemein wissenschaftlichen Vorträgen (es wurden in dieser Saison 18 Vorträge gehalten) sich betheiligten. — Weiter wurde den von dem Klub in den Ueberwachungsausschuss der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte entsendeten Mitgliedern, Ministerialrath Freiherr v. Lilienau und Hofrath Dr. Liharzik, der Dank ausgesprochen. — Dem Rechnungsabschlusse zufolge beziffern sich die Einnahmen auf 11 603,63 fl., die Ausgaben auf 10 118,26 fl. und der Kassenrest auf 1 485,37 fl., von welchem Reste ein ansehnlicher Betrag für die Renovirung der Klublokalitäten verwendet wurde. — Am 31. März d. J. belief sich der Mitgliederstand auf 1 korrespondirendes, 45 unterstützende, 702 wirkliche, zusammen 748 Mitglieder. — Mit der Vornahme der Wahlen in den Ausschussrath schloss die Generalversammlung. Präsident Hofrath Raspi konnte infolge der statutarischen Bestimmung die Wiederwahl nicht annehmen. Der wärmste Dank wurde ihm für sein Wirken zu theil.

Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Eisenbahn am 13. Mai d. J.

Der Jahresbericht für 1889 bezeichnet die Betriebsresultate, obwohl sie durch die Einwirkung der neuen Verkehrsrouten gegen jene des Vorjahres zurückgeblieben sind, als nicht unbefriedigend. Die Verwaltung sah sich veranlasst, Tarifkonzessionen zu gewähren, um die Frachtablenkung von der gesellschaftlichen Linie auf jene Transporte zu beschränken, welche der kürzeren Route wegen naturgemäss der neuen Linie zufallen müssten, und es gelang ihr hierdurch, einerseits den wichtigen lokalen Kohlenverkehr der gesellschaftlichen Linie zu erhalten, andererseits einen einer lebhaften Entwickelung fähigen Transitverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ins Leben zu rufen und den Frachtausfall auf ein verhältnissmässig geringes Maass zu reduziren. Durch die entsprechend höheren Leistungen der Nordbahn an Bahngeld

und Bahnerhaltungskosten in der Peagestrecke, sowie durch Ersparnisse bei den Betriebsauslagen wurde der Einnahmeausfall grösstentheils ausgeglichen. Die Gesammt-Nettoeinnahmen aus dem Transportverkehre betrugen 267 893 fl., daher um 23 310 fl. weniger als im Vorjahre; dagegen erhöhten sich die verschiedenen Einnahmen um 8 426 fl. An eigentlichen Betriebskosten wurden 14 143 fl. weniger verausgabt. Von dem Reinerträgniss des Jahres 1889 von 63 092 fl., welches sich nach Abzug der Dotationen für Reservefonds und Tantieme von zusammen 12 618 fl. und zuzüglich des Vortrages vom Jahre 1888 von 2 566 fl. auf 53 040 fl. stellt, werden 50 750 fl. zur Zahlung einer 3,5 % Dividende verwendet und 2 290 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Der am 1. Juli d. J. fällige Kupon wird sonach mit 7 fl. eingelöst.

Generalversammlung der Zwolenowes-Smecnaer Eisenbahn am 17. Mai d. J.

Der Vorsitzende machte die Mittheilung, dass die, die Erhöhung des Anlagekapitals (von 460 000 fl. auf 1 Million Gulden) betreffenden Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung die staatliche Genehmigung erhalten haben und im laufenden Jahre zur Durchführung gelangen werden. Der Geschäftsbericht für 1889 konstatirt, dass die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres infolge der nunmehr vollendeten Schienenverbindungen mit den Kladnoer und Libuschiner Schächten als durchaus erfreuliche zu bezeichnen sind. Es wurden auf der gesellschaftlichen Linie insgesammt 9 107 Personen (gegen 8 098 im Vorjahre) und 218 226 Gütertonnen (gegen 106 730 t im Vorjahre), worunter 211 964 t Kohlen (gegen 104 005 t im Jahre 1888) befördert. Die Betriebseinnahmen, einschliesslich eines Nachtragsguthabens aus dem vorjährigen Kohlenverkehre, beziffern sich auf 156 222 fl., denen an Betriebs- und sonstigen Ausgaben zusammen 27 680 fl. gegenüberstehen, so dass ein Nettoüberschuss von 128 542 fl. resultirt. Hiervon werden 6 427 fl. dem Reservefonds, 15 000 fl. dem Erneuerungsfonds und 20 000 fl. dem Spezial-Reservefonds zugewiesen, 55 150 fl. zur Einlösung des laufenden Dividendenkupons mit je 24 fl. für die Aktie (zu 200 fl.), bezw. für die Genussscheine mit je 14 fl. verwendet und der nach Bestreitung der Aktien-Amortisationsquote und der statutarischen Tantieme des Verwaltungsrathes verbleibende Rest von 25 252 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Wiener Lokalbahnen am 20. Mai d. J.

Dieselbe beschloss nach Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath den für 1889 ausgewiesenen Verlustsaldo von 17 239 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang am 22. Mai d. J.

Der Bericht bezeichnet die Ergebnisse des Jahres 1889 als günstig. Die Einnahmen im Frachtenverkehre haben einen bedeutenden Aufschwung genommen und die Gesellschaft hätte noch günstigere Resultate zu verzeichnen, wenn die Kartellverhältnisse, an welchen sie partizipirt, nicht so ungünstig gestaltet wären. Die Transporteinnahmen haben sich gegen das Vorjahr um 58 279 fl. erhöht; allerdings haben die Ausgaben auch eine Steigerung erfahren, doch kann eine höhere Aktiendividende als im Vorjahre vertheilt werden. Der Bericht macht noch Mittheilung von einem in Ausführung begriffenen Uebereinkommen mit der Austro-Belgischen Eisenbahngesellschaft behufs Errichtung und Exploitirung von Lagerplätzen und Kohlenrutschen auf den Grundstücken der genannten Gesellschaft, anstossend an den Wiener Bahnhof, wodurch dem Bedürfnisse nach Ausdehnung der beschränkten Lagerverhältnisse der Bahn in Wien und Heranziehung von neuen Kommittenten und Verfrachtern abgeholfen werden soll. Das Betriebserträgniss beziffert sich auf 250 961 fl. Hiervon sind zunächst die Zinsen und die Amortisationsquote des Prioritätsanlehens mit 165 608 fl. zu bestreiten, von dem Reste der Reservefonds mit 5 % = 4 267 fl. zu dotiren, so dass einschl. des Gewinnvortrages vom Jahre 1888 von 3 382 fl. ein Betrag von 84 468 fl. zur Verfügung steht, wovon auf die emittirten 21 000 Aktien eine Dividende von 4 fl. für das Stück, d. i. 2 % mit 84 000 fl. herausgezahlt und 468 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Dividende wird am 1. Juli ausgezahlt.

Zwei Generalversammlungen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest am 22. Mai d. J.

In der ausserordentlichen Generalversammlung wurde die Ausgabe einer neuen Serie von 4% Obligationen im Betrage von 30 Millionen Goldgulden beschlossen. In Bezug auf die Emission der neuen Anleihe geht aus dem Berichte hervor, dass am Ende des Jahres 1889 das disponible Gesellschaftskapital 14 060 080 fl. betragen hat. Hiervon ist für den Ankauf der Titres der Kommerzialbahnen und der Eisenbahn Swolenowes-Smecna, sowie auf Rechnung der Betriebsergebnisse späterer Jahre gemachte Ausgaben der Betrag von 10 435 000 fl. bereits verausgabt worden, so dass der Saldo des Ende 1889 in Wirklichkeit disponiblen Kapitals sich auf 3 625 000 fl. vermindert. Der Geldbedarf der Gesellschaft in den nächsten Jahren wird sich für Investirungen auf den alten Linien, für den Bau neuer Linien, um deren Konzession angesucht wurde, ferner für Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln, für Investirungen in den Berg- und Hüttenwerken, sowie den Domänen usw. auf 30 Millionen Gulden stellen. Nach Abzug des vorerwähnten Saldos von 3 625 000 fl. und der aus den Betriebseinnahmen späterer Jahre zu bewerkstelligenden Rückzahlungen für bereits gemachte Ausgaben von 1 702 000 fl., zusammen 5 327 000 fl., verbleibt ein effektiver Geldbedarf von 24 673 000 fl., dessen Erforderniss als feststehend angesehen wird. Nachdem es weiter im Interesse eines geregelten Geschäftsganges unerlässlich ist, die disponiblen Fonds zur Deckung der Bedürfnisse der einzelnen Dienstzweige und des finanziellen Dienstes zur Verfügung zu haben, so glaubt der vereinigte Verwaltungsrath, den Betrag der neu zu beschaffenden Geldmittel mit 30 Millionen Gulden Gold in Vorschlag zu bringen. Bei diesem Anlasse ist hervorzuheben, dass der Erlös der letzten Anleihe zur Deckung der Bau- und der Umgestaltungskosten mehrerer Linien verwendet wurde, die nicht aus diesem Anlehen zu bestreiten gewesen wären, und es war daher diese Ausgabe in den seinerzeit an die Regierungen wegen der Genehmigung der letzten Anleihe unterbreiteten Eingaben nicht enthalten. Die Gesellschaft ist daher berechtigt, ihr Anlagekapital um den Betrag von 14 416 000 fl., welcher selbstverständlich in der Ziffer des neuen Anlehens enthalten ist, zu erhöhen. Zunächst wird von der Anleihe von 30 Millionen nur ein Theilbetrag von 10 Millionen Gulden zur Ausgabe gelangen und der Rest in den Kassen verbleiben, um nur nach Maassgabe der Bedürfnisse auf den Markt gebracht zu werden. — In der darauf folgenden ordentlichen Generalversammlung verliest Hofrath Raspi den Bericht. Derselbe konstatirt die Zunahme des Domänenbesitzes (Berg- und Hüttenwerke, Domänen) um 1 599 981 fl. Der Werth desselben beträgt gegenwärtig 25 466 618 fl. Die Erhöhung ist die Folge umfangreicher Neuherstellungen, deren Einfluss auf die Produktion erst in späteren Jahren sich fühlbar machen wird. Die Ausgaben für das Oesterreichische Netz betrugen 1 377 381 fl., für Neuanschaffungen an Fahrbetriebsmitteln 698 992 fl.; die Neuherstellungen für das Ungarische Netz erforderten 161 244 fl., der Aufwand an Fahrbetriebsmitteln 758 327 fl. Das Kapitalkonto beziffert das für das alte Netz, sowie für die Domänen realisirte Kapital mit 360 850 910 fl. Hinsichtlich der allgemeinen Betriebsergebnisse konstatirt der Bericht beim Domänenbesitze einen lebhaften Geschäftsgang. Das Reinerträgniss beträgt 1 170 064 fl. Von der Wiener Maschinenfabrik wurden 81 Lokomotiven, 36 Cisternenwagen und 535 t verschiedener Schmiedestücke abgeliefert. Die Ausdehnung der im Betriebe gestandenen Linien der Gesellschaft betrug 2 831 km. Die Gesammteinnahmen des Oesterreichischen Netzes beziffern sich auf 22 369 546 fl. und haben sich um 10,02 % gegen das Vorjahr erhöht, während diejenigen des Ungarischen Netzes 15 915 842 fl. betrugen und sich um 4,05 % gegen das Jahr 1888 verminderten. Der Generalsekretär verliest sodann den Bericht des Verwaltungsrathes, welcher die von der Oesterreichischen Regierung gemachten Bemerkungen hervorhebt, denen dadurch Rechnung getragen wurde, dass die Amortisation der Annuitäten der Kosten der Mährischen Transversalbahn in kurzen Terminen, nämlich zu Lasten des Jahres 1889 und der folgenden 5 Jahre, erfolgen wird. Endlich beantragt der Bericht, den Ueberschuss von 483 901 fl. derart zu vertheilen, dass 168 883 fl. zur Dotirung des Fahrbetriebsmittelfonds zu verwenden seien, 65 798 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden und der Julikupon mit 1 Frcs. einzulösen sei, wodurch das Gesammterträgniss 13,15 Frcs. beträgt und die Reserven von über 7 Millionen nicht angegriffen werden. Auf mehrere Anfragen erwidernd, ertheilt der Präsident Harkanyi die betreffenden Aufklärungen und betont, dass die Frage der Arad-Temesvarer Bahn noch den Gegenstand der Verhandlung bilde. Die obigen Anträge des Verwaltungsrathes werden einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 24. Mai d. J.

Der Vorsitzende berichtet über die neue Organisation, welche die Direktion erfuhr, und theilt mit, dass die Leitung aller der Direktion obliegenden Geschäfte einem Generaldirektor übertragen und dass als solcher Hofrath Richard Jeitteles ernannt wurde. Dieser verliest nun den Bericht über die Betriebsergebnisse und die wichtigsten Vorkommnisse des abgelaufenen Jahres. In dem Berichte wird mitgetheilt, dass die Tarifreduktionen für Zucker, Spiritus und Kohle, welche in der Hauptsache zu Anfang des Jahres 1890 wirksam geworden sind, auf Grund der vorgenommenen Berechnungen eine Verminderung der Transporteinnahmen um 400 000 fl. für das Jahr zur Folge haben werden. Der Handelsminister hat dem Verwaltungsrathe für dessen Entgegenkommen die Anerkennung aus-

gesprochen. Es ist bemerkenswerth, dass auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im abgelaufenen Jahre genöthigt war, dem Pensionsfonds nebst dem normalen Beitrage, welcher den jährlichen Einlagen der Beamten und Diener gleichkommt, einen ausserordentlichen Zufluss von 63 744 fl. zuzuweisen, um den in gleicher Höhe erwachsenen Gebahrungsausfall des Pensionsfonds zu bedecken. Infolge der Interpellation eines Aktionärs erwidert der Generaldirektor, die Angelegenheit des Zonentarifs beschäftige gegenwärtig alle grösseren Eisenbahnverwaltungen und er glaube, dass die Aktionäre das Studium dieser Frage mit Beruhigung der Fürsorge des Verwaltungsrathes und der Direktion anheimstellen können. Was die Investitionen betreffe, so stehe es den Aktionären frei, die jeweilig erforderlichen Summen zu bewilligen oder nicht. Der Präsident fügt hinzu, es werde das Bestreben des Verwaltungsrathes sein, in der wichtigen Frage der Herabsetzung der Personentarife den Aktionären keine weitere Belastung aufzuerlegen. Der Verwaltungsrath werde keine diesbezüglichen Schritte unternehmen, bevor er sich über den heute noch unbekannten Einfluss auf das Erträgniss Klarheit verschafft habe.

Der disponible Ueberschuss des Reingewinnes stellt sich auf 6 283 098 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, die Superdividende mit 75,50 fl. für jede ganze Aktie zu bemessen und demnach noch 5 625 599 fl. zu vertheilen, 25 000 fl. als ausserordentliche Dotation der Bergbau-Bruderlade zu bestimmen und 632 499 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Hiernach würde mit Einschluss der laufenden Zinsen der am 1. Juli fällige Kupon für eine ganze Aktie mit 101,75 fl., für eine halbe Aktie mit 50,87 fl. und für eine Fünftelaktie mit 20,35 fl. eingelöst werden. Der Antrag des Verwaltungsrathes wurde angenommen.

Den nächsten Gegenstand der Tagesordnung bildet die Erwirkung von Konzessionen für mehrere Lokalbahnen. Nach einem eingehenden Berichte des Verwaltungsrathes hierüber wurde derselbe zur Erwerbung der Konzessionen für den Bau und Betrieb folgender Lokalbahnen ermächtigt: a) einer aus der Lokalbahn Göding-Aerarial-Tabakfabrik abzweigenden Lokalbahn bis zur Oesterreichisch-Ungarischen Landesgrenze in der Richtung nach Holics; b) einer Lokalbahn von Branowitz nach Pohrlitz mit einer Schleppbahn von Rohrbach-Seelowitz zur Zuckerfabrik in Gross-Seelowitz; c) einer Lokalbahn von Wsetin nach Karlowitz und zur Durchführung aller hiermit im Zusammenhange stehenden Maassregeln.

Der Verwaltungsrath hat endlich beschlossen, die Lokomotivheizer unter die stabilen Diener einzureihen, wie dies auch seitens anderer Eisenbahnverwaltungen geschehen ist. Zur Durchführung dieses Beschlusses ist die entsprechende Abänderung der Pensionsstatuten erforderlich. Der Antrag wurde einhellig angenommen.

Die Tarife für Getreide und Mehl Ungarischer Provenienz und die Beschwerden der Oesterreichischen Mühlenindustrie.

Auf die bezügliche Interpellation bemerkt der Minister, dass den Bedürfnissen der Mühlenindustrie nicht sowohl durch eine generelle Aenderung des bestehenden Tarifsystems, als vielmehr durch spezielle, den individuellen Bedürfnissen angepasste Vorsorgen Rechnung getragen werden könne. Was die Refaktien für Ungarisches Mehl und Mahlprodukte nach Böhmen, Mähren und Schlesien betreffe, so seien dieselben zunächst von der einer tarifarischen Ingerenz der K. K. Regierung entrückten Route Pest-Bruck an der Leitha-Wien dem Wasserwege gegenüber eingeräumt worden und mussten von der Marchegger Route lediglich aus Konkurrenzrücksichten übernommen werden. Bezüglich der Oesterreichischen Eisenbahnen bestehen geheime derartige Refaktien überhaupt nicht.

Bezüglich der einzelnen Anfragen bemerkt der Minister, dass der Entwickelung der Absatzverhältnisse der Oesterreichischen Mühlenindustrie seitens des Handelsministeriums die angelegentlichste Aufmerksamkeit zugewendet werde. Die statistischen Aufzeichnungen für das Jahr 1890 lassen erkennen, dass die tarifarischen Maassnahmen den angestrebten Zweck in wirksamer Weise gefördert haben. Das Handelsministerium sei bemüht gewesen, die Bahnverwaltungen zu weiteren Zugeständnissen zu Gunsten der Mühlenindustrie zu bestimmen. Die Anregung, wonach mit den Privatbahnverwaltungen in Verhandlungen getreten werden solle, um dieselben zu veranlassen, für einheimisches Getreide, Mehl und Mahlprodukte jenen Frachtantheil rücksichtlich ihrer Strecken zu gewähren, wie sie solchen aus den direkten Frachtsätzen des Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes beziehen, werde der Minister in eingehende Erwägung ziehen, und insofern ein derartiges Vorgehen als entsprechend erkannt werden sollte, die gewünschte Verhandlung mit den Privatbahnverwaltungen einleiten.

Die streitige Forderung des Oesterreichischen Staates an die Südbahn.

Auch über diese bekannte Forderung des Kaufschillingsrestes wurde interpellirt. Hierüber führte Sektionschef R. von Wittek aus, dass die Angelegenheit vor das Schiedsgericht gelangte, bei welchem die Staatsverwaltung ihr Recht sicher zu finden hoffe. Es sei erwähnt worden, dass es zweckmässiger gewesen wäre, die Weigerung der Südbahn, ihre vertragsmässigen Verpflichtungen zu erfüllen, durch administrative Maassregeln zu beantworten, und es sei hingedeutet worden auf die Sequestration oder die Sperrung der Dividenden. Die Sequestration im Sinne des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes habe nicht den Zweck, vermögensrechtliche Forderungen einzutreiben, sondern sie sei eine Maassregel der Ober-Aufsichtsbehörde; sie trage keinen fiskalischen Charakter und könnte am wenigsten dazu benutzt werden, um die Organe der Gesellschaft ausser Aktion zu setzen, um dadurch die Durchsetzung eines streitigen Rechtsanspruchs des Aerars zu erleichtern. Was die Sperrung der Dividende betreffe, so könnte diese Maassregel nur eintreten, wenn in der That zwingende Gründe öffentlicher Natur dafür sprechen würden. Eine administrative Justiz in dem Sinne, dass der Staat, weil er eine streitige Forderung durchsetzen wolle, die Bilanz beanstande oder die Dividende verbiete, wäre ein sehr bedenklicher Vorgang namentlich vom Standpunkte des Eisenbahnkredits, von dessen Benutzung die Erfüllung so mancher Wünsche in Bezug auf die Vervollständigung unseres Eisenbahnnetzes erwartet werde.

Sequestration der Arad-Temesvarer Bahn.

Bezüglich dieser ohnehin im Betriebe der Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bahn wird nach dem jüngsten Erlasse des Königlichen Handelsministeriums die Sequestration auf Grund des Gesetzartikels 24 vom Jahre 1883 erfolgen. Kraft dieses Gesetzes ist die Regierung ermächtigt, jene Eisenbahnen, welche aus den Ueberschüssen der Betriebseinnahmen die jährliche Quote ihrer Prioritätsanlehen zu tilgen nicht imstande sind, in staatliche Verwaltung zu übernehmen. Hinsichtlich der Verwaltungsmodalitäten werden die weiteren Verhandlungen mit der betreffenden Gesellschaft eingeleitet. Diese Maassregel involvirt aber noch keineswegs die Verstaatlichung selbst, da laut diesem Gesetze, falls sich die Betriebseinnahmen der Eisenbahn in der Weise heben sollten, dass dieselbe die Staatsgarantie während 5 aufeinanderfolgender Jahre nicht in Anspruch nimmt, die Eisenbahngesellschaft nicht berechtigt ist, die Aufhebung der staatlichen Einschränkungen zu verlangen.

Frühjahrssession des Oesterreichischen Eisenbahnrathes am 12. Mai d. J.

Den wichtigsten Gegenstand der Berathung bildete der übrigens allseitig gebilligte Kreuzer-Zonentarif, bezüglich dessen fast alle in den Resolutionen des Abgeordnetenhauses enthaltenen Wünsche zum Ausdrucke gelangten. Rücksichtlich der übrigen Verhandlungsgegenstände ist folgendes zu erwähnen:

a) Es wurde beantragt, dass die Regierung die Angelegenheit der Versicherung der in den Bahnmagazinen lagernden zollamtlichen Waaren weiter verfolgen und bezw. im Gesetzgebungswege regeln möge.

b) Der Antrag wegen Gewährung von Frachtermässigungen für Baumaterialien für die Wiederherstellung des durch den Brand zerstörten Stadttheiles von Neu-Sandec.

c) Die Mittheilungen über die seit der letzten Session getroffenen Tarifmaassnahmen und sonstigen Verfügungen kommerzieller Natur, darunter vornehmlich die Beistellung von 371 Wagen zur Rinfusaverladung von Getreide für Galizien und die Bukowina, gelangten zur Kenntniss der Versammlung.

d) Wegen tarifarischer Maassnahmen im Verkehre mit Triest wird unter Zustimmung der Versammlung darauf verwiesen, dass sich die diesfalls zur Geltung gelangenden Beschwerden nicht lediglich gegen die Bahngesellschaften, sondern in Bezug auf den hauptsächlich in Betracht kommenden überseeischen Verkehr auch gegen den Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd richten und diesbezüglich die Aktion der Regierung erbeten wird.

e) Ueber den früheren Beschluss des Staats-Eisenbahnrathes wegen Vermehrung der Lastwagen auf den K. K. Staatsbahnen in dem Staatsvoranschlage für 1890 für die Anschaffung von 500 Güterwagen ist der Betrag von 1 Million Gulden vorgesehen und für das Jahr 1890 ein Kredit von gleicher Höhe in Aussicht genommen, womit sich die Versammlung für vorläufig befriedigt erklärt.

f) Der von Seite der Salzburger Handels- und Gewerbekammer als dringlich erklärte und eingehend begründete Antrag wegen baldigen Ausbaues der Tauernbahn wird dem Komitee für allgemeine Angelegenheiten zur Berathung überwiesen.

g) Weiter wird mitgetheilt, dass die Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Innsbruck-Wörgl mit Ende 1891 vollzogen wird.

Nachdem mit der gegenwärtigen Session die dreijährige Wahlperiode für die Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes ihren Abschluss findet, wirft der Vorsitzende einen Rückblick auf die in der abgelaufenen Frist entfaltete Thätigkeit und konstatirt mit Befriedigung, dass die überwiegende Mehrzahl der aus der Initiative des Staats-Eisenbahnrathes hervorgegangenen Anregungen zur Verwirklichung gelangte und nur in den der Machtsphäre der Regierung entzogenen Fällen kein Erfolg zu verzeichnen ist.

Mit dem Austausche gegenseitiger Dankesbezeigungen wurde diese Session geschlossen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die hoffnungsreichen Berichte über den herrlichen Saatenstand und die Lebhaftigkeit des Verkehrs auf fast allen unseren Bahnen (in welcher Beziehung zu bemerken ist, dass zum Besuch der forst- und landwirthschaftlichen Ausstellung in Wien 21 Vergnügungszüge mit etwa 30 000 Besuchern angemeldet sind) konnte die Missstimmung nicht beseitigen, welche die Militärvorlagen in Deutschland bei der Börse hervorriefen. Ausser der Nordbahn (2712) und den Böhmischen Bahnen, welche wieder gefragt waren, erfuhren die Carl Ludwigbahn (195), Nordwestbahn (206.75), Elbethalbahn (225,75), Staatsbahn (222,50) und Südbahn (126,75) kleine Abschwächungen, da gerüchtweise verlautet, dass die Ungarische Regierung sich mit weiteren Prioritätenkonvertirungen beschäftigt, waren Kaschau-Oderberger Bahn (170), Nordostbahn (199) und Ungarisch-Galizische Bahn (197,25) in Nachfrage.

Verschiedenes.

Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen.

Im Inseratentheile der heutigen Nummer dieser Zeitung ist eine Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin enthalten, worin dem Handelsstande der Ankauf eines vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Verzeichnisses von Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung empfohlen wird, um den häufig vorkommenden Fehlern bei Ausstellung von Frachtbriefen nach derartigen Orten wirksam vorzubeugen. Bestimmungsgemäss fallen die Folgen aus unrichtigen und ungenauen Angaben in den Frachtbriefen den Parteien zur Last; die Beschaffung des nur 0,50 *M.* kostenden Handbuches liegt daher in deren eigenstem Interesse.

Regulirung des Eisernen Thores.

Handelsminister Baross hat, wie der B.-Korrespondenz von kompetenter Seite mitgetheilt wird, mit der Bauunternehmung Hajdu & Comp. einen Vertrag bezüglich der gesammten Spreng- und Donau-Regulirungsarbeiten beim Eisernen Thore abgeschlossen. Die Vertreter der Unternehmung, die Ingenieure Luther und Hajdu, haben von ihrer eingereichten Offerte noch eine namhafte Summe nachgelassen. Die Verträge sind bereits unterfertigt worden. Mit den Arbeiten wird an der unteren Donau an verschiedenen Punkten zu gleicher Zeit sehr bald begonnen werden.

Sommerfahrpläne: Berichtigung.

Mit Bezugnahme auf die Angaben in dem Artikel „Sommerfahrplan" in Nr. 40 S. 417 d. Ztg. haben wir berichtigend zu bemerken, dass der zu 4 aufgeführte neue Schnellzug zwischen Hamburg und Frankfurt a/M. mit Ankunft in Frankfurt a/M. um 10 Uhr Abends nicht nur via Heidelberg, sondern auch via Mainz-Strassburg Anschluss an den Tagesexpresszug der Gotthardbahn erhält. Der Zug verlässt Frankfurt a/M. um 10.15 Abends und trifft in Strassburg um 3.32, in Basel um 6.33 Morgens ein, während der Zug nach Mailand von Basel um 7 Uhr Morgens abgeht.

In der umgekehrten Richtung erfolgt die Abfahrt von Strassburg um 6.20 Morgens, die Ankunft in Frankfurt a/M. via Weissenburg-Ludwigshafen-Mannheim um 11.20 Vormittags, während der Tagesschnellzug nach Hamburg um 11.40 Vormittags von Frankfurt a/M. abgeht.

Zu 11. Der Schnellzug in Berlin 10.32 Abends erhält ebenfalls von Strassburg direkten Anschluss und zwar durch den vorerwähnten Schnellzug aus Strassburg 6.20 Morgens.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Eröffnung der Theilstrecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz der Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg. Von der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Kiel unterstellten Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg wird die Theilstrecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz mit der Haltestelle Holsteinische Schweiz am 25. Mai d. J. dem Betriebe übergeben.

Von dem genannten Tage ab findet von und nach der Haltestelle Holsteinische Schweiz eine regelmässige Abfertigung von Personen und Stückgütern statt.

Die Strecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz wird als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben und finden die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands — gültig vom 1. Juli 1874 — und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juli 1878 Anwendung.

Vom 25. Mai d. J. ab tritt nachstehender Fahrplan in Kraft:

Eutin-Gremsmühlen-Holst. Schweiz (Ortszeit)											Holst. Schweiz-Gremsmühlen-Eutin (Ortszeit)						
702	704	706	708 S	708	710	712 S	Zug Nr.			Zug Nr.	701	703	705	705 S	707	709	711 S
2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	Klasse		Klasse	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3	2. u. 3.	2 u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.
8.09	11.15 (Zug 124 (1-3))	—	2.06 (an beiden Pfingstfeiertagen)	4.32	—	7.56 (an beiden Pfingstfeiertagen)	ab	Eutin	an	—	12.17 (Zug 125 (1-3))	1.31	an beiden Pfingstfeiertagen	6.11 (Zug 127 (1-3))	7.17	9.31 (an beiden Pfingstfeiertagen)
8.20	11.24	—	2.17	4.43	—	8.07	an	Gremsmühlen	ab	—	12.07	1.18		6.01	7.04	9.18
8.22	11.29	12,15	2.22	4.48	6,09	8.11	ab	„	an	11.14	11.57	1.14	4 35	5 56	7 00	9.15
8.31	11.38	12,24	2.31	4.57	6.18	8.20	an	Holst. Schweiz	ab	11.05	11.48	1.05	4.26	5.47	6.51	9.06

Mit dem gleichen Tage treten für den Verkehr mit der Haltestelle Holsteinische Schweiz direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr vorläufig nur im Bereiche des diesseitigen Lokalverkehrs,

ferner für die Abfertigung von Stückgütern im diesseitigen Lokalverkehr, im Wechselverkehr mit allen übrigen Preussischen Staatsbahnbezirken und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie im Nord-Ostsee-Güterverkehre in Kraft.

Inwieweit die Haltestelle Holsteinische Schweiz weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet wird, wird jedesmal besonders bekannt gegeben werden.

Altona, den 23. Mai 1890. Königliche Eisenbahndirektion. (1150)

Eröffnung der Bahnstrecke Barmen-Rittershausen-Barmen (Ober-) mit Abzweigung nach Langerfeld. Am 1. Juni d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Barmen-Rittershausen-Barmen (Ober-) für den Gesammtverkehr und die Abzweigung von der vorgenannten Strecke nach Langerfeld für den Güterverkehr eröffnet. Ferner wird an demselben Tage die an der Strecke Barmen (Ober-)-Hattingen belegene Haltestelle Bredenscheid auch für den Privat-Depeschenverkehr eröffnet.

Die neuen Bahnstrecken werden als Vollbahnen betrieben. Es haben für dieselben Gültigkeit:

das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. Januar 1889 wird am 1. Juni der Nachtrag VIII eingeführt, welcher die abgekürzten

Entfernungen über die genannten neuen Bahnstrecken enthält. Die im Staatsbahn-Personengeldtarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1890 sowie die in einzelnen direkten Gütertarifen enthaltenen über die neuen Bahnstrecken gerechneten Tarifsätze treten mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft.

Elberfeld, den 21. Mai 1890. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. wird die neu erbaute Strecke Lindern-Heinsberg dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nach und von den Stationen Randerath, Dremmen und Heinsberg statt.

Der Fahrplan für die auf der Strecke Lindern-Heinsberg verkehrenden Züge ist in dem bereits veröffentlichten Sommerfahrplan vom 1. Juni d. J. mit enthalten.

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 22. Mai 1890. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. wird die Zweigstrecke Alexisbad-Günthersberge mit den Stationen Silberhütte, Lindenberg und Günthersberge für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet.

Für die neue Strecke ist die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 maassgebend.

Die Beförderung von Personen und Gütern erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie des Tarifs unter den in demselben besonders angegebenen Einschränkungen.

Ballenstedt, den 24. Mai 1890. (1153)
Der Vorstand der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft.

2. Eröffnung von Stationen.

Neubaustrecke Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode. Die an der vorbezeichneten Neubaustrecke belegenen Bahnhöfe und Haltestellen Berga-Kelbra, Uftrungen und Stolberg-Rottleberode werden am 1. Juni d. J. für die Beförderung von Personen in II. bis IV. Wagenklasse, von Gepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Anfragen über die Tarifsätze usw. sind an das diesseitige Verkehrsbüreau zu richten.

Frankfurt a. M., den 23. Mai 1890. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die im diesseitigen Bezirk gelegene, bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Niederlinxweiler auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Köln, den 28. Mai 1890. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit dem 1. Juni d. J. werden die Stationen Dremmen, Heinsberg und Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) für den unbeschränkten Güterverkehr und die Haltestelle Nittel desselben Direktionsbezirks für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewicht von höchstens 150 kg für das Stück in die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch) - Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg sowie in den Berlin-Westdeutschen Gütertarif einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 28. Mai 1890. (1156)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit dem 1. Juli d. J. wird der im diesseitigen Bezirk gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bengel auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet werden.

Köln, den 28. Mai 1890. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Zu den vom 1. April 1890 ab gültigen Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg - Breslau werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die Nachträge 1 herausgegeben. Dieselben enthalten u. a.

1. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffneten Haltestellen Tarnau und Zabikowo des Direktionsbezirks Breslau, sowie anderweite, ermässigte Entfernungen für die Haltestelle Volpriehausen des Direktionsbezirks Hannover,
2. erhöhte Frachtsätze der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, Wegebau - Materialien, Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und für Düngemittel etc. im Verkehr mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie gleichfalls erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn,
3. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern im Verkehr mit den Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenham und
4. sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die Erhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze treten erst mit dem 10. Juli d. J. in Kraft.

Die Nachträge sind von den betreff. Güter - Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 19. Mai 1890. (1158)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband sowie Berlin-Südwestdeutscher und Berlin - Württembergischer Güterverkehr. Die Ausnahme - Frachtsätze für Holzwaaren etc. bei Aufgabe als Stückgut (Ausnahmetarif 21/22 bezw. 2 unter A 7) mit Konstanz, Friedrichshafen und Lindau werden bezüglich des Verkehrs von und nach diesen Stationen selbst mit dem 10. Juli d. J. aufgehoben. Von diesem Tage ab haben die bezeichneten Frachtsätze nur noch für solche bezügliche Sendungen Geltung, welche nachweisbar über die genannten Stationen hinaus nach der Schweiz bezw. Vorarlberg zur Abfertigung gelangen.

Erfurt, den 22. Mai 1890. (1159)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Deutsch - Niederländischen Eisenbahnverbande werden vom 15. Juli d. J. ab die gemäss der Kilometer-Tariftabelle (in dem gemeinsamen Nachtrage vom 10. April d. J. zu den Heften 1 bis 4 des Verbands - Gütertarifs zu berechnenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs R (Düngemittel, Erde usw.)

für Oderberg um . . . . . 0,04 ℳ
„ Sosnowice W. W. E. loco um . . . . 0,07 „
„ Sosnowice W. W. E. transit um . . . . 0,01 „

erhöht.

Elberfeld, den 20. Mai 1890. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Juni d. J. treten innerhalb des Viehtarifs Bromberg - westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Pferde und sonstiges Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen Netzthal des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Dortmund des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits in Kraft.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 21. Mai 1890. (1161)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit 1. Juni d. J. kommen für den Verkehr der Stationen Saargemünd und Scheidt der Pfälzischen Bahn an Stelle der bisherigen Sätze die im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife für die gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks Köln linksrhein. enthaltenen theilweise ermässigten Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft geben.

Dresden, am 21. Mai 1890. (1162)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1890 ist der vom 1. Juni 1890 an gültige Nachtrag 1 herausgegeben, welcher anderweite Tarifsätze für die Haltestelle Volpriehausen, sowie verschiedene Berichtigungen und Ergänzungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 20. Mai 1890. (1163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Mit dem voraussichtlich am 1. Juli d. J. zur Einführung kommenden Tarifnachtrag IV werden neben zahlreichen Frachtermässigungen auch geringe Frachterhöhungen verbunden sein, deren Wirksamkeit jedoch erst ab 10. Juli d. J. beginnt.

Ueber den Umfang der Frachterhöhungen ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Meiningen, den 26. Mai 1890. (1164)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 17./5. Mai cr. sind für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von Stationen der Moskau-Kurskbahn nach Danzig und Neufahrwasser über die Routen Kowel- bezw. Brest - Illowo neue Tarife in Kraft getreten.

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Deutschen Güterexpeditionen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben. (1165)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Main-Neckarbahn. Der für Steine des Spezialtarifs III bestehende Ausnahmefrachtsatz von 0,11 ℳ für 100 kg für den Verkehr zwischen Darmstadt und Frankfurt a/M. bezw. Sachsenhausen findet mit sofortiger Gültigkeit auch auf die Artikel „Mainkieselsteine und Mainsand" Anwendung.

Darmstadt, den 23. Mai 1890. (1166)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmefrachtsätze für Westfäl. Schwefelkies. Für die Beförderung von Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm nach den Stationen Stolp (Bez. Bromberg), Blankensee bei Frankfurt a/Oder und Ober-Leschen (Bez. Berlin), Bronzell (Bez. Frankfurt a/M.) und Aschaffenburg (Hess. Ludwigsbahn) gelten vom 1. Juni d. J. ab ermässigte Frachtsätze, welche auf den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Elberfeld, 23. Mai 1890. (1167)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Giengen a. d. Br. kommen vom 1. kommenden Monats ab im Westdeutschen Verbande Ausnahmetarifsätze für rohe Baumwolle und Palmkernöl in Anwendung. Das Nähere ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 20. Mai 1890. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Hannover-Bayerischen Verbands-Güterverkehr, und zwar von Amberg und Wernberg nach Hannover (Nordbhf.), Lehrte und Linden (Küchengarten) finden vom 1. Juni d. J. an ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Porzellanerde (China-Clay, Kaolin) Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die Güterabfertigungsstellen der genannten Stationen.

Hannover, den 21. Mai 1890. (1169)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit dem 1. n. Mts. wird die Station Tettens der Oldenburgischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) etc. einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen sowie bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Oldenburg, den 21. Mai 1890. (1170B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Altona. Der am 1. Juni d. J. in Kraft tretende Nachtrag X zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. April 1889 enthält neben mehreren Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen auch Entfernungen für die Stationen Havelberg und Nitzow der Neubaustrecke Glöwen-Havelberg, anderweite, ermässigte Entfernungen für die Station Lindholm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona sowie Entfernungen und Frachtsätze für die aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) übergegangenen Stationen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen für 0,40 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 22. Mai 1890. (1171)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrh.)-Berlin und -Erfurt, sowie Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr. Die in dem vom 1. Juni 1890 ab gültigen Heft 3 des Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Görlitz, Kamenz und Zittau sowie Elsterwerda, Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz — die Entfernung für Zeitz abzüglich 3 km —, ferner die in dem genannten sowie in den vom gleichen Tage ab gültigen Tarifheften 1 und 2 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Hof, Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatsbahn kommen auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt sowie der Bayerischen Staatsbahn zu Anwendung, soweit für letztere Stationen direkte Frachtsätze bisher bestehen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft.

Köln, den 22. Mai 1890. (1172)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab treten für den Verkehr zwischen den Stationen

a) Jessenitz der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und Düsseldorf B. M., Grafenberg und Mülheim a/Rhein B. M. des Direktionsbezirks Elberfeld; Düsseldorf K. M., Mülheim a/Rhein K. M. und Rh. des Direktionsbezirks Köln (rrh.) und Eschweiler und Köln Pantaleon des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) andererseits,

b) Grabowhöfe des Deutsch-Nordischen Lloyd einerseits und Bochum B. M., Bochum Rh. und Wanne des Direktionsbezirks Köln (rrh.) andererseits

direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güter-Abfertigungsstellen der bezeichneten Stationen Auskunft ertheilen.

Köln, den 23. Mai 1890. (1173)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen. Am 1. Juni d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Mauersteine in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief von J ü d e w e i n - P ö s s n e c k nach G e r a (R e u s s), Weim.-Geraer Bhf., G r o s s - s c h w a b h a u s e n, H e r m s d o r f - K l o s t e r l a u s n i t z, K r a f t s d o r f, M e l l i n g e n und R o d a (Sachsen-Altenburg) in Kraft, welche bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 24. Mai 1890. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Zu den Tarifheften A 1—A 6 vom 1. Oktober 1889 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag I, welcher theilweise ermässigte Frachten im Verkehre mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie Berichtigungen des Haupttarifs enthält, in Kraft. Soweit durch die Berichtigungen des Haupttarifs Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen bezüglichen Sätze noch bis zum 15. Juli d. J. bestehen.

Köln, den 23. Mai 1890. (1175)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Juni d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Beförderung von B r a u n k o h l e n - B r i q u e t t e s (Darrsteine und Nasspresssteine) b e i g l e i c h z e i t i g e r A u f g a b e v o n m i n d e s t e n s 20 000 kg a n e i n e n E m p f ä n g e r von den Stationen Preuss. Börnecke, Förderstedt, Frose, Gr. Weissand, Hecklingen, Helmstedt, Nachterstedt, Neuwegersleben, Offleben, Völpke und Wefensleben des diesseitigen Direktionsbezirks nach den Stationen Altefähr, Bergen auf Rügen, Putbus, Rambin, Samtens und Teschenhagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der vorgenannten Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 22. Mai 1890. (1176)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Das in unseren Bekanntmachungen vom 14. Februar und 28. März d. J. behandelte Heft Nr. 3 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes tritt am 1. Juni d. J. in Kraft.

Die in der ersten Bekanntmachung erwähnten Erhöhungen der Frachten für den Verkehr mit Lübeck haben sich vorläufig erledigt.

Bei den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen sind Abdrücke des neuen Tarifes käuflich zu erlangen.

Dresden, den 22. Mai 1890. (1177)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 10. Juli d. J. an sind im Verkehr von und nach Lichtenfels, Bayerische Staatsbahn, den im Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif (Heft Nr. 1) auf Seite 6, 9, 10, 12 und 14 des Nachtrags VI verzeichneten Entfernungen noch 5 km hinzuzurechnen.

Für die Berechnung der Frachtsätze — ausgenommen derjenigen des Ausnahmetarifs 1 für Holz — sind die Gesammtentfernungen maassgebend.

Hannover, den 21. Mai 1890. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Das die besonderen Tarifvorschriften umfassende Heft 1 des Theils II der Tarife für den Englisch-Südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Februar 1889 wird am 1. Juni d. J. durch einen neuen Tarif ersetzt. Derselbe enthält diejenigen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, welche die Ersetzung des bisher den Theil I dieses Tarifs bildenden Heftes I des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs durch den am gleichen Tage in Geltung tretenden „Verbands-Gütertarif (Theil I) für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände" bedingt. Gleichzeitig wird durch den neuen Tarif bestimmt, dass diejenigen sperrigen Güter, welche in der allgemeinen Güterklassifikation nicht erscheinen, in Wagenladungen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen und den Tarifsätzen des Ausnahmetarifs 4 (an Stelle bisher des Spezialtarifs III) unterliegen. Die niedrigeren Frachtsätze des Spezialtarifs III kommen für derartige Sendungen indessen noch bis zum 15. Juli d. J. zur Berechnung.

Strassburg, den 22. Mai 1890. (1179)
Namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Tarifen für den Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof loco und transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. je der I. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, sowie Taxänderungen und Ergänzungen für den Verkehr mit der Bödelibahn. Die Abgabe der Nachträge erfolgt unentgeltlich.

Karlsruhe, den 24. Mai 1890. (1180)

Generaldirektion.

Für die Beförderung von Samenpresslingen und Oelkuchen in Wagenladungen von 10 000 kg zum Export von Stationen Odessa-Powarnaja und Odessa-Sastawa der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser treten ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben gelten über die Route Kowel-Mlawa vom 24. Mai, über die Route Kowel-Brest-Praga vom 28. Mai cr. ab. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, sowie die unterzeichnete Verwaltung. (1181J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Juni d. J. werden die Stationen der Strecken Bufleben - Grossenbehringen, Cöthen - Aken und Pratau-Torgau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Erfurt einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze, sowie die Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 31. Mai 1890. (1182)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. an tritt der Theil II, enthaltend

A. Besondere Vorschriften zu den reglementarischen Bestimmungen und

B. Besondere Tarifvorschriften

in Kraft.

Hierdurch werden die betreffenden Bestimmungen der Hefte I, II und III für den Deutsch - Belgischen Güterverkehr vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen zur Aufhebung gebracht. Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 31. Mai 1890. (1183)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Die im Heft 2 des Gütertarifs für den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verkehr** vom 1. Juni d. J. enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda, Gera, Plagwitz - Lindenau, Röderau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz, sowie Kamenz, Görlitz und Zittau kommen vom gleichen Tage ab:

a) im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Erfurt etc. auf die Stationen Elsterwerda Oberl. Bhf., Gera (Preuss. Staatsbahn), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Wolfsgefärth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Gera der Weimar-Geraer Bahn,

b) im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Berlin auf die Stationen Görlitz, Kamenz und Zittau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin

zur Anwendung mit der Maassgabe jedoch, dass die im Heft 2 des Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Tarifs für Zeitz aufgeführten Entfernungen für den Verkehr mit den linksrheinischen Stationen nördlich von Coblenz und Wiltingen (einschliesslich dieser Stationen selbst) um 3 km gekürzt werden und im Verkehre mit Görlitz Ermässigungen eintreten.

Soweit die neuen Entfernungen in einzelnen Fällen Frachterhöhungen mit sich führen, kommen dieselben erst vom 15. Juli d. J. ab zur Wirksamkeit.

Köln, den 31. Mai 1890. (1184)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Juni d. J. wird die im diesseitigen Bezirk gelegene, bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Taben für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Köln, den 31. Mai 1890. (1185)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Berlin - Ostdeutscher Gütertarif. Am 1. Juni 1890 tritt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife.

Druckexemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 28. Mai 1890. (1186MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Juni d. J. tritt zum diesseitigen Lokal - Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Ueber den Inhalt desselben ertheilen auf Verlangen unsere Güterverwaltungen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft. Durch genannte Dienststellen können auch Exemplare des Nachtrages unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 25. Mai 1890. (1187MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 1. August d. J. ab findet der im diesseitigen Lokal - Kohlen - Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1888 auf Seite 60 für die Verkehrsverbindung: Sämmtliche Schächte der Königin Luisegrube-Zabrze vorgesehene Frachtsatz von 0,026 *M.* für 100 kg nur noch für Sendungen von dem bei Station Zabrze - Koksanstalt gelegenen Westfeld der genannten Grube Anwendung. Für Sendungen vom Ostfeld der Königin Luisegrube (früher Porembaschächte genannt) nach Station Zabrze beträgt die Fracht vom 1. August d. J. ab 0,088 *M.* für 100 kg.

Breslau, den 29. Mai 1890. (1188)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Staatsbahn - Gütertarifen Hannover - Köln (linksrhein.) bezw. Köln (rechtsrhein.) kommen am 1. Juni d. J. die Nachträge 5 und 11 zur Einführung, welche Ergänzungen und Aenderungen der Haupttarife enthalten.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Mai 1890. (1189)

Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Juni 1890 tritt der Nachtrag VII zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft, welcher Frachtsätze bezw. Entfernungen für den direkten Verkehr zwischen den an den Neubaustrecken Cöthen-Aken und Pratau-Torgau gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, andererseits enthält.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dommitzsch, Elsnigk - Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz - Elbe und Wörblitz gelten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Pratau-Torgau ab.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 27. Mai 1890. (1190)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die nach der Bekanntmachung vom 29. v. Mts. ab 1. Mai d. J. eingeführte Ermässigung der Frachtsätze für Wagenladungsgüter im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Reichseisenbahn und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und Ludwigshafen/Mannheim transit Wasserweg andererseits wird mit Wirkung von demselben Tage ab auf sämmtliche Tarifklassen ausgedehnt.

Die Kürzung an den Frachtsätzen für Ludwigshafen und Mannheim beträgt bei Eilstückgut 0,20 *M.*, bei Frachtstückgut und Wagenladungsklasse A 1 = 0,10 *M.* und für die übrigen Wagenladungsklassen 0,06 *M.* für je 100 kg.

Strassburg, den 24. Mai 1890. (1191)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Juni d. J. erscheint zum Lokal-Kohlentarif für den Bezirk der unterzeichneten Direktion vom 1. Januar 1887 der Nachtrag XIV.

Derselbe enthält:

I. Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Dremmen, Heinsberg und Randerath;

II. Frachtsätze für den Verkehr von der Station Quirscheid.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Köln, den 31. Mai 1890. (1192)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 1. Juni 1890 wird die an der Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg gelegene Haltestelle Holsteinische Schweiz in den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona einbezogen. Der Verkehr bleibt indess vorläufig auf die Abfertigung von Stückgütern beschränkt. Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres die um 4 km erhöhten Entfernungen für die Station Gremsmühlen zu Grunde zu legen.

Elberfeld, den 28. Mai 1890. (1193)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr kommt mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, Ergänzungen des Kilometerzeigers durch Aufnahme neuer Badischer Stationen und Ermässigung der Frachten für verschiedene Stationen etc.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1890. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt für unsern Lokalverkehr ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen ermässigte, unter Zugrundelegung der Einheitssätze der Preussischen Staatseisenbahnen berechnete Frachtsätze zur Einführung gelangen. Druckabzüge desselben können durch die Güter - Abfertigungsstellen bezogen werden.

Neuruppin, den 28. Mai 1890. (1195)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Ermässigte Fahrpreise für die am 1. Juni l. J. zur Eröffnung gelangende Station Rossitz. Ab 10. Juni l. J. werden von und nach der Station Rossitz nachstehende ermässigte Fahrkarten zur Ausgabe gelangen:

Zwischen Rossitz und

1. Einfache Fahrt mit Personenzug	I.	II.	III.
	Gulden Oe. W.		
Wien			
Jedlesee			
„ (trans.)			
Strebersdorf			
Langenzersdorf			
Bisamberg			
Korneuburg	13,58	10,15	6,74
Spillern			
Stockerau			
Sierndorf			
Höbersdorf			
Schönborn-Mallebern			
Prag			
Lieben			
Wisocan	5,80	4,36	2,91
Chwala-Pocernitz			
Mstetitz			
Medleschitz	0,40	0,30	0,20
Chrudim			
2. Einfache Fahrt mit ermässigten Zügen			
Chrudim	—	0,25	0,17
3. Hin- und Rückfahrkarten mit 2 tägiger Gültigkeit von Rossitz nach			
Pardubitz	—	0,35	0,25
Chrudim	—	0,50	0,35
Königgrätz	—	1,10	0,75
Josefstadt	—	2,10	1,40

Die im Nachtrage III zum Lokal-Personentarife der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Mai 1887 auf Seite 9 angegebene Entfernung von Rossitz nach Liebau wird auf 103 km berichtigt.

Wien, den 27. Mai 1890. (1196)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsscheine der $4^1/_2$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 erfolgt vom 24. Juni d. J. ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig.

Ferner werden dieselben vom Tage der Fälligkeit ab eingelöst:

bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst.

Magdeburg, den 23. Mai 1890. (1197)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Generalversammlungen.

Die XX. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Montag, den 30. Juni d. J.,
Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamtes zu Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1889/90,
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Wahl eines durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidenden Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 28. Mai 1890. (1198)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen des Aufsichtsraths
der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung unseres Bedarfs an Petroleum für die Zeit vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 (ungefähr 5 000 kg) beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Angebote sind bis zum 17. Juni d. J., Nachm. 4 Uhr, versiegelt mit entsprechender Aufschrift an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen zu beziehen sind.

Oels, den 27. Mai 1890. (1199)
Direktion.

Verdingung von Lokomotiv - Windeböcken. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen für die Nebenwerkstätten Oppeln und Ratibor

2 Satz eiserne Lokomotiv-Windeböcke mit den hierzu erforderlichen 4 Stück eisernen Trägern in 2 Loosen

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Lokomotiv - Windeböcken" zu dem auf Mittwoch, den 18. Juni 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 21. Mai 1890. (1200)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Lieferung von Petroleum. Vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891 sind im ganzen 680 000 kg Petroleum zur Beleuchtung zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin - Hauptverwaltung in Chemnitz zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung" bis zum 10. Juni d. J., Abends 6 Uhr, bei der Königlichen Generaldirektion einzureichen.

Die Anbieter bleiben bis zum 30. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 20. Mai 1890. (1201)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf des Verzeichnisses gleichlautender Eisenbahnstationen. Es wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass ein vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen seiner Zeit zum ausschliesslichen Dienstgebrauch der Eisenbahn-Dienststellen herausgegebenes „Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung" von jetzt ab seitens der Preussischen Staatseisenbahnen auf Verlangen auch an das Publikum käuflich zum Selbstkostenpreise von 0,50 ℳ für ein Exemplar (nebst dazu bis jetzt erschienenen Nachtrag I) abgelassen wird. Bestellungen auf das Verzeichniss sind bei den Güter - Abfertigungsstellen sämmtlicher Preussischer Staatseisenbahn-Direktionen, sowie deren Verkehrs- und Auskunftsbüreaus anzubringen.

Berlin, den 16. Mai 1890. (1202MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 43 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Berlin, den 4. Juni 1890.

Inhalt:

Am 30. Mai d. J. starb zu Berlin nach kurzem Krankenlager der

Generalsekretär des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Herr **Theodor Martin.**

Derselbe hatte dem Vereine seit Anfang 1876 seine Dienste gewidmet. Hervorragende Befähigung, verbunden mit unermüdlicher Pflichttreue und Hingebung zeichneten den Verewigten aus und machten seine Thätigkeit zu einer in besonderem Maasse nutzbringenden. Der Verein wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Wex.

Zur Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik in Italien.

II.

Am 29. April 1859 überschritt das Oesterreichische Heer die Grenze Savoyens; am 4. Juni desselben Jahres wurde die Entscheidungsschlacht bei Magenta geschlagen — es ist der „Ehrentag“ des einigen Italiens. Die Politik Napoleons III. verzögerte noch einmal die Ausführung des Planes, dem Cavour sein Leben gewidmet. Erst am 7. November 1860, nach rastloser politischer Arbeit, hielt Viktor Emanuel seinen Einzug in Neapel und 4 Monate später, am 17. März 1861 liess er sich unter dem begeisterten Jubel des Volkes zum König von Italien ausrufen. Die 2 Jahre dieser grossartigen politischen Umwälzungen waren übrigens für die Entwickelung des Eisenbahnwesens nicht verloren gegangen. 399 km Eisenbahnlinien wurden in diesem Zeitraume dem Betriebe übergeben. Dass Cavour, welcher die Bedeutung der fahrenden Dampfmaschine erkannt hatte, an seinem Prinzipe festhielt und das Netz der Schienenwege Piemonts zu erweitern suchte, ist fast selbstverständlich; aber auch die provisorische Regierung von Toskana, sowie Garibaldi, der Diktator beider Sizilien, sorgten für die Ausdehnung der Schienenverbindungen in den betreffenden Staaten. Zu Turin, zu Florenz und Neapel erblickte man eben in den Schienenstrassen eines der gewichtigsten Mittel zur Befestigung der Einigkeit Italiens; und mehr von diesem Standpunkte aus, als von volkswirthschaftlichen Ideen geleitet, wurde an den weiteren Ausbau des Netzes geschritten. Die Verbindung der einzelnen Theile des zukünftigen, bezw. des neuen Einheitsstaates unter einander, die Gründung rascher und bequemer Verbindungen in den einzelnen Ländern, die Sicherung der Grenzen — das schienen vorläufig die bedeutendsten Aufgaben der Eisenbahnen zu sein. Aber nicht in dem langsamen zaudernden Tempo der alten Regierungen durfte weiter gehandelt werden; das Volk, welchem seine autokratischen Regenten alle Errungenschaften der Neuzeit zumeist nur widerstrebend und in irrationeller Weise zukommen gelassen, erhoffte von der neuen Regierung die Beseitigung aller Fehler, die Behebung aller Irrthümer, den Ausgleich aller Unterlassungen; je rascher, je entschiedener diesen Wünschen und Hoffnungen entsprochen wurde, um so tiefer und um so fester griffen die Wurzeln der Einigkeit in das Herz des Volkes, um so inniger war dieses vereint mit dem neuen Herrscherhause und seinen Intentionen. Die Erkenntniss dieser Umstände und Verhältnisse bestimmte denn auch durch einen Zeitraum von mehr als 5 Jahren die Richtung der Eisenbahnpolitik des jungen Königreiches, da die Nachfolger Cavour's, der am 6. Juni 1861 seine Augen für immer schloss, in dieser Beziehung seinen Anschauungen treu blieben.

Das erste Italienische Parlament bestätigte daher die Mehrzahl der Konzessionen, welche vor seinem Zusammentritte ertheilt worden waren, wie es auch einzelne Bestimmungen und Verfügungen der früheren Regierungen guthiess. In dieser Beziehung muss das Uebereinkommen mit der Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahn hervorgehoben werden. Die Italienische Regierung garantirte derselben für die Linien der Lombardei 5% Reinertrag und $^1/_5$% Amortisationsquote und für das gesammte Netz der Centralitalienischen Bahnen ein Nettoerträgniss von $6^1/_2$ Millionen Francs; die Verwaltung des Italienischen Netzes musste vollständig von jener des Oesterreichischen Netzes getrennt werden; jeder der beiden Verwaltungskörper hatte aus 13 im Lande selbst wohnenden und aus denjenigen 8 Französischen und Englischen Mitgliedern zu bestehen, welche bisher das „Pariser Komitee“ bildeten; die Generalversammlungen durften nur in Paris stattfinden. Der Staat wahrte sich das Recht des Rückkaufs in 30 Jahren nach Vollendung sämmtlicher Linien, für welche die Konzession — soweit dieselben auf Lombardischem Gebiete lagen — bis zum Jahre 1955, und soweit sie „Centralitalien“ angehörten, bis zum Jahre 1948 lautete.

In Toskana hatte sich im Jahre 1860 durch Fusion verschiedener kleiner Gesellschaften die Gesellschaft der Livornesischen Bahnen gebildet und in Neapel hatte General Garibaldi den Unternehmern Adami & Lemmi den Bau, bezw. die Vollendung von vier grossen Eisenbahnen auf Kosten des Staates übertragen, welche Eisenbahnen Neapel mit den Römischen Bahnen, mit dem Adriatischen sowie dem Tyrrhenischen Meere und mit der Südspitze Italiens verbinden sollten. Für die Herstellung dieser Bahnen wurde, nachdem die Unternehmer den Bau nicht begonnen hatten, 1861 den Herren Talabot & Comp. die Konzession ertheilt, welche sich verpflichteten 1 100 km Eisenbahnen binnen 4 Jahren zu vollenden. Der Staat garantirte 6% Interessen und 2% Amortisation des gesammten, bezüglich seiner Höhe nicht fixirten Kapitals und gewährte sogar, um die Arbeiten zu beschleunigen, einen Vorschuss von 30 Millionen Lire, welcher mit 6% Verzinsung 3 Jahre nach Vollendung der Linie Ancona-Neapel zurückgezahlt werden sollte. Bald danach legten Talabot & Comp. die Konzession zurück und der Staat entschloss sich abermals, um keine Verzögerung eintreten zu lassen, die Linien auf eigene Kosten auszuführen. Gleichzeitig verpflichtete sich derselbe in bedeutendem Maasse zur Unterstützung der Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen, welche er mit der schleunigen Ausführung früher konzessionirter, sowie neuer Linien beauftragte.

Die Regierung des geeinigten Italiens hatte eine Schuldenlast von 3 000 Millionen Lire übernommen; dazu kam infolge der nothwendigen Reorganisation der neuen Provinzen, der Armee, der Flotte, der volkswirthschaftlichen Einrichtungen usw. ein jährliches Defizit von mehr als 300 Millionen. Man muss sich dies gegenwärtig halten, um die weitere Eisenbahnpolitik Italiens zu verstehen und nicht einseitig zu beurtheilen. Die Gesammtausgaben für Eisenbahnen betrugen im Jahre 1861 mehr als 58 Millionen Lire, wovon über 42 Millionen ausschliesslich auf den Ausbau des Netzes entfielen.*) Die Regierung musste daran denken, einen Theil dieser Last abzuschütteln, um das junge Königreich vor einem finanziellen Ruine zu bewahren. Der erste Schritt in dieser Richtung erfolgte durch das Gesetz vom 21. August 1862, welches die obenerwähnten Neapolitanischen Bahnen, die sogenannten Südbahnen, einer neu zu gründenden Gesellschaft übertrug. Am 16. September konstituirte sich diese Gesellschaft, welche den Namen: Italienische Südbahngesellschaft annahm, mit einem Kapitale von 100 Millionen Lire. Ein Vorschlag Rothschild's und Talabot's, diese Linien zu übernehmen und eine Fusion mit der Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Gesellschaft herbeizuführen, wurde vom Parlament entschieden abgewiesen, weil man darin den Versuch erblickte, eine baldige Trennung des Venetianischen Netzes von dem Lombardischen Netze, entsprechend dem Wunsche der Oesterreichischen Regierung, durchzusetzen, weil man ferner nicht alle Eisenbahnen von den Alpen bis an die Südspitze Italiens in den Händen einer einzigen übermächtigen Gesellschaft sehen wollte und weil man schliesslich nicht gewillt war, den Staatsschatz durch die von Rothschild und Talabot für die Linie von Voghera nach Piacenza verlangte bedeutende Beitragsleistung zu belasten.

Das wichtige Uebereinkommen mit der Südbahngesellschaft bestimmte, dass dieselbe auch den Bau der Linien von Pavia nach Brescia und von Voghera nach Pavia als direkte Verbindung zwischen Genua und Mailand zu übernehmen habe, dass der Staat für die Südlinien ein kilometrisches Bruttoerträgniss von 29 000 L. und für die zwei letztgenannten Linien ein solches von 20 000 L. zusichere, dass er sich ferner zu einem Beitrage von 20 Millionen, und zwar

*) Siehe Isidore Sachs: „L'Italie“.

zur Hälfte durch Leistung materieller Arbeit, zur Hälfte durch Ueberlassung von Grund und Boden verpflichte.

Ein weiterer Schritt der Regierung, sich von den drückendsten Verbindlichkeiten zu befreien, war das Uebereinkommen mit der Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft, welche nach der Abtretung Savoyens an Frankreich nur noch eine einzige Linie, Susa-Novara-Ticino, auf Italienischem Boden ihr Eigenthum nannte und betrieb. Der Staat übernahm diese Linie und ertheilte der Gesellschaft die Konzession zum Bau der Calabrisch-Sizilianischen Eisenbahnen, für welche er eine Subvention von 14 000 L. für das Kilometer gewährte. Diese Subvention sollte nach und nach zurückgezahlt werden, sobald das kilometrische Erträgniss 12 000 L. überschreiten würde; der Ueberschuss über diese Summe sollte nämlich zur Hälfte für die Verminderung der Subvention dienen, und zur Hälfte der Gesellschaft zufallen; überdies verpflichtete sich der Staat zu einer Beitragsleistung von 10 Millionen Lire.

Zu Ende des Jahres 1864 betrug die Länge aller in Italien schon im Betriebe stehenden Eisenbahnen 3 396 km. Hiervon waren 566 km Eigenthum des Staates; in die übrigen Linien theilten sich als Besitzer neben den grossen Gesellschaften noch 14 kleinere Gesellschaften, deren Netze nur Bahnen in der Länge von 13 bis 116 km umfassten. Nahezu 3 300 km waren im Bau, waren Projekte oder doch konzessionirt. Bei der Mehrzahl dieser letzteren war der Staat selbst in hohem Maasse materiell betheiligt. Dabei gestaltete sich die finanzielle Lage des Staates fortgesetzt misslich und traurig. Mit dem Jahre 1864 begann die am meisten kritische Periode für die Italienischen Finanzen. Die Steuerkraft des Volkes war erschöpft; die eingehobenen Steuern erreichten bei weitem nicht die Summen des Voranschlages; der Verkauf der staatlichen Güter, dessen Erträgniss man auf 400 bis 500 Millionen geschätzt hatte, ergab kaum 200 Millionen; das Ergebniss des Ueberschusses der Anleihe, die Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen war absolut unzureichend — da fasste der Finanzminister Minghetti den Plan, sich neue und ergiebige Quellen durch den Verkauf der Staatseisenbahnen zu erschliessen. Er hoffte auf eine Einnahme von 200 Millionen Lire. Gleichzeitig mit dieser Maassregel gedachte er eine tiefgehende Organisation des Eisenbahnwesens durchzuführen. Der Bestand der zahlreichen kleinen Gesellschaften war ein Uebel, war ein Nachtheil für diese selbst, wie für den gesammten Handel und Verkehr. Jede dieser kleinen Gesellschaften hatte ihre eigene kostspielige Verwaltung, hatte ihre eigenen Tarife, ihr eigenes Betriebsmaterial; der Durch- und Uebergangsverkehr war erschwert, die Ausgaben waren unverhältnissmässig hoch; alle Gesellschaften hatten daher mit steigenden Defizits zu kämpfen. Es war Minghetti's Plan, diese vielen kleinen selbständigen Gesellschaften zu beseitigen und ihre Linien den bestehenden grösseren Netzen einzuverleiben. Die Unterhandlungen, welche er bezüglich Durchführung dieser Idee einleitete, zogen sich in die Länge; Minghetti musste dem genialen Sella weichen, der eine Reihe ausserordentlicher Maassregeln einführte und auch auf das Eisenbahngesetz seines Vorgängers zurückgriff. Das Parlament aber wollte dem Verkaufe der Staatsbahnen nicht zustimmen, es widersetzte sich demselben, bis Sella die Kabinetsfrage stellte und sich durch den Hinweis auf die unausbleiblichen Folgen eines Bankerottes die Annahme des Gesetzes erzwang. Es erhielt am 14. Mai 1865 die Königliche Genehmigung. Mit diesem Datum beginnt eine neue wichtige Epoche in der Eisenbahngeschichte Italiens.

Wir haben schon oben mit wenigen Zügen den Geist des Gesetzes charakterisirt. Es sollte den Staat von seiner Schuldenlast befreien helfen, indem es den Verkauf aller dem Staate gehörigen Linien dekretirte, es sollte die kleinen Eisenbahngesellschaften ihrer finanziellen Verlegenheiten entreissen, indem es die gesammten Eisenbahnen Italiens in den Händen von vier grossen Gesellschaften vereinigte, und es sollte ferner der Regierung jene Bahnen kennzeichnen, welche im Laufe der nächsten Jahre ohne Belastung der Staatsfinanzen konzessionirt werden durften. Die Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahn trat in den Besitz aller Linien, welche Eigenthum des Staates waren oder von ihm betrieben wurden, und übernahm bezüglich derselben alle Verpflichtungen und Rechte; sie erhielt ferner den Betrieb mehrerer kleiner Privateisenbahnen, sie verpflichtete sich, für die Bahnhofsbauten in Turin und Genua, für die Hafenbauten der letzteren Stadt und für eine Eisenbahn über die Helvetischen Alpen entsprechende Beiträge zu leisten. Die genannte Eisenbahngesellschaft hatte ihre Administration vollständig unabhängig von jener der Oesterreichischen Südbahn zu gestalten und den Namen: Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahnen anzunehmen. Sie hatte an den Staat für die ihm gehörigen Linien einen Betrag von 200 Millionen in acht halbjährigen Raten zu je 25 Millionen Lire, deren erste Rate am 5. Mai 1865 fällig war, zu bezahlen, und den Betrieb der übernommenen Privatbahnen gegen 50 % des Bruttoerträgnisses weiter zu führen. Dagegen garantirte der Staat, auf Grund der Ergebnisse vom Jahre 1862 für die Piemontesischen Linien ein gesammtes Bruttoerträgniss von 28 Millionen Lire. Diese Garantie erlosch für die Staatsbahnen gleichzeitig mit der Konzession der Gesellschaft selbst und für die Privatbahnen mit dem Augenblicke, als jene den Betrieb derselben einstellte oder weiter vergab; die Bruttoeinnahme der betreffenden Linie im Jahre 1862, vermehrt um 1 % derselben, war sodann von der Garantiesumme von 28 Millionen in Abzug zu bringen. Die vom Staate auf Grund dieses Gesetzes ausgezahlten Garantiebeträge war die Gesellschaft zurückzuzahlen nicht verpflichtet. Die Konzessionsdauer war mit 95 Jahren, vom 1. Januar 1865 an gerechnet, festgesetzt, doch wahrte sich der Staat das Recht, die Linien vor dem Erlöschen der Konzession gegen eine jährliche Rente zurückzukaufen, welche nach dem durchschnittlichen Reingewinn einer bestimmten Anzahl von Betriebsjahren bemessen werden und niemals weniger als $5^1/_5$ % des aufgewandten Kapitals betragen sollte. — Das Netz der Oberitalienischen Eisenbahnen umfasste damals mehr als 1 500 km Länge.

Die wichtigsten Bestimmungen enthielt das Gesetz rücksichtlich der Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen, welche sich laut desselben mit den drei Toskanischen Bahngesellschaften fusionirte. Diese drei Gesellschaften, denen die Livornesischen und Centraltoskanischen Eisenbahnen, sowie die Schienenwege durch die Maremmen, jene berüchtigten, sumpfigen Küstenstriche Italiens gehörten, befanden sich — trotz der günstigen Lage einzelner ihrer Linien — in finanzieller Verlegenheit, so dass selbst die vom Staate gewährleisteten Beträge kaum genügten, um denselben die Fortsetzung der Arbeiten zu ermöglichen. Durch die Vereinigung mit der oben erwähnten Gesellschaft hoffte der Staat diese misslichen Verhältnisse dauernd zu beseitigen; dagegen überliess die Gesellschaft die Linie von Bologna nach Ancona mit Abzweigung nach Ravenna um den Preis von 54 786 652 L. an die Südbahngesellschaft, deren Netz hierdurch eine entsprechende Vervollständigung und Abrundung erhielt. Die Regierung garantirte der Gesellschaft der Römischen Bahnen für alle Linien des konzessionirten Gesetzes eine jährliche Subvention von 13 250 L. für das Kilometer, jedoch nur so lange, als der jährliche kilometrische Gesammtertrag durchschnittlich nicht 12 500 L. überschreiten würde; der Ueberschuss sollte zu gleichen Theilen zwischen Staat und Gesellschaft getheilt werden. Das Netz der Römischen, im Betriebe stehenden Eisenbahnen hatte nach der Fusion mit den Netzen der erwähnten Gesellschaften eine Länge von rund 1 100 km.

Die Konvention mit der Italienischen Südbahn-Gesellschaft enthielt neben einigen Aenderungen der konzessionirten Linien eine wesentliche Modifikation bezüglich der Garantiesumme, welche seinerzeit — wie schon erwähnt — mit 29 000 L. für das Kilometer festgesetzt worden war. An Stelle derselben trat eine jährliche Subvention von 20 000 L.

für das Kilometer; dagegen behielt die Gesellschaft vom 1. Januar 1865 bis 31. Dezember 1868 das ganze Bruttoerträgniss und vom 1. Januar 1869 an das gesammte kilometrische Erträgniss bis zu 7000 L., während die Einnahmen über 7000 bis 15000 L. zwischen Regierung und Gesellschaft zu theilen waren und die Einnahmen über 15000 L. vollständig der ersteren zufielen. Das Netz der Italienischen Südbahnen hatte eine Ausdehnung von rund 800 km.

Die letzte Gruppe der grossen Eisenbahngesellschaften war jene der Calabrisch-Sizilianischen Eisenbahnen. Die mit ihr schon früher vereinbarten, oben erwähnten Bedingungen wurden in nicht nennenswerther Weise modifizirt. Die Gesellschaft hatte zu dem Zeitpunkte, da die Reorganisation ins Leben trat, noch keine Linie im Betriebe. — Das Gesetz vom 14. Mai 1865 ermächtigte die Regierung zur Konzession einiger Linien, darunter jener von Turin nach Savona, welche auch noch in demselben Jahre mit einer Garantie von 13240000 L. Reinerträgniss ertheilt wurde; es war dies zugleich die grösste Summe, welche die Regierung überhaupt als Garantie bewilligen durfte.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnen der Erde 1884—1888.

Im Anschluss an die gleichen Veröffentlichungen in den Vorjahren*) bringt das im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen" eine Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde für die Zeit vom Schlusse des Jahres 1884 bis zum Ende des Jahres 1888. Nach dem Ergebniss dieser Zusammenstellung, welche, wie die früheren, zum grössten Theile auf amtlichen Quellen beruht, ist die Länge der Eisenbahnen in der angegebenen Zeit im ganzen um 102899 km, durchschnittlich in einem Jahre also um 25729 km gewachsen und hat damit zu dem letztgenannten Zeitpunkte eine Ausdehnung von 571771 km erlangt, eine Länge, welche mehr als das 14fache des Umfangs der Erde am Aequator ausmacht und die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde (384420 km) um 187351 km, also um die Hälfte, übertrifft.

Zu dem Gesammtzuwachse der Länge der Eisenbahnen der Erde in der betrachteten Zeit hat von den verschiedenen Erdtheilen Amerika mit 64547 km den grössten Theil — weit über die Hälfte — beigetragen und hier wieder sind es die Vereinigten Staaten, deren Zuwachs am meisten ins Gewicht fällt. Die Länge der Eisenbahnen ist daselbst von 201735 km auf 251292 km, also um 49557 km, oder durchschnittlich in jedem Jahre um mehr als 12000 km gewachsen. Ausser den Vereinigten Staaten treten in Amerika noch Britisch Nordamerika (Dominion of Canada), die Argentinische Republik und Brasilien mit grösserem Zuwachs an Eisenbahnlänge auf und zwar Canada mit 4902, Argentinien mit 3156 und Brasilien mit 2815 km.

Nach Amerika hat von den übrigen Erdtheilen in dem betrachteten Zeitraume Europa mit 24419 km den bedeutendsten Zuwachs. Unter den verschiedenen Reichen Europas stehen Frankreich und Deutschland mit fast völlig gleichem Zuwachs an Eisenbahnlänge, nämlich 4048 und 4047 km, obenan.

In Bezug auf die Grösse des Zuwachses folgen danach Oesterreich-Ungarn (einschl. Bosniens und der Herzegowina) mit 3658 km und Russland (einschl. Finnlands) mit 3643 km. Sehr rührig im Eisenbahnbau zeigt sich Italien, dessen Bahnlänge in dem betrachteten Zeitraume um 2286 km oder 22,7% zugenommen hat. In England war die Zunahme dagegen verhältnissmässig nur unbedeutend — 1526 km oder 5%. Nicht unbeträchtlich war ferner noch die Zunahme in Spanien — 985 km oder 11,3%, in Schweden — 927 km oder 14% und in Rumänien — 873 km oder 54%. Vollständiger Stillstand im Eisenbahnbau ist dagegen bereits seit mehreren Jahren in Norwegen eingetreten, wo die Oberflächengestaltung der Entwickelung des Eisenbahnnetzes sehr grosse Schwierigkeiten entgegensetzt.

Von den Asiatischen Reichen hat Britisch-Indien mit 4809 km den bedeutendsten Beitrag zu der Zunahme der Eisenbahnlänge geliefert. Ferner hat die in den Jahren 1885—1888 bewirkte Fortsetzung der Transkaspischen Eisenbahn von Kisil Arwat bis Samarkand einen Zuwachs von 1202 km ergeben. Von den anderen Asiatischen Ländern zeigt nur noch Japan mit einem Zuwachse von 734 km eine grössere Rührigkeit im Eisenbahnbau, während im übrigen Theile von Asien, insbesondere auch in China, der Eisenbahnbau nur sehr geringe Fortschritte macht. Neu hinzugetreten zu den mit Eisenbahnen ausgestatteten Ländern ist Persien mit einer kleinen Linie.

In Afrika stehen Algier und Tunis, woselbst die Länge um 915 km zugenommen hat, in der Entwickelung des Eisenbahnnetzes obenan. In Aegypten ist seit längerer Zeit ein Stillstand im Eisenbahnbau eingetreten, seit vorigem Jahre ist indessen eine Erweiterung des dortigen Netzes in Aussicht genommen.*)

Australien, der jüngste Erdtheil, zeigt mit 4656 km oder 38,4% die verhältnissmässig stärkste Entwickelung des Eisenbahnnetzes. Von den einzelnen Kolonien hatte Queensland mit 1165 km den beträchtlichsten Zuwachs. Danach folgen Neu-Süd-Wales mit 928, Südaustralien mit 910 und Victoria mit 811 km Zuwachs.

In Bezug auf das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse der einzelnen Länder steht, wie die Uebersicht ergibt, das industriereiche Belgien mit 16,4 km auf je 100 qkm Fläche obenan. Danach folgen Königreich Sachsen mit 15,5 km, England (einschl. Irlands) mit 10,1 km, Elsass-Lothringen mit 10 km auf je 100 qkm. Wird das Deutsche Reich im ganzen genommen, so zeigt sich seine Eisenbahndichtigkeit um ein geringes grösser, als die Frankreichs, indem in Deutschland 7,6, in Frankreich 7,2 km Eisenbahnen auf je 100 qkm Fläche entfallen.

In Bezug auf das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerung steht unter den Europäischen Ländern Schweden mit 15,9 km Eisenbahn auf je 10000 Einwohner obenan. Danach folgen zunächst die Schweiz mit 10,1 km, Dänemark und Elsass-Lothringen mit je 9,3 km und Frankreich mit 9,2 km auf je 10000 Einwohner. Dieser Vergleich stellt sich für dünnbevölkerte, ausgedehnte Länder natürlich günstiger, als für volkreiche Staaten und ist deshalb nur von untergeordnetem Werthe.

Der Bestand an Lokomotiven bei den sämmtlichen Eisenbahnen der Erde berechnet sich auf etwa 103687 Stück. Wird die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive durchschnittlich zu 300 Pferdekräften angenommen und in Betracht gezogen, dass auf der Schienenbahn 1 Pferd 7—10 Mal so viel Last fortbewegen kann, als auf einer guten Strasse, so ergibt sich, dass durch die Eisenbahnen und die auf ihnen thätigen Lokomotiven eine Summe von Beförderungskraft in den Dienst der Menschheit gestellt ist, welche die Kraft von etwa 220 Millionen Pferden erreicht. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass die Kraft der Lokomotive einer weit länger dauernden Anspannung fähig ist, als die Kraft der einer gleichen Zugwirkung fähigen Zahl von Pferden.

Das auf die Eisenbahnen verwendete Anlagekapital berechnet sich für 1 km Eisenbahn in Europa zu 296208 ℳ, die Gesammtkosten für die daselbst Ende 1888 in Betrieb gewesenen 214252 km Eisenbahn also zu rund 63463000000 ℳ. Für die aussereuropäischen Länder berechnen sich die Kosten durchschnittlich für 1 km Bahn zu 162165 ℳ, für die Ende 1888 im Betrieb gewesenen 357519 km also rund 57977000000 ℳ. Das gesammte auf die Ende 1888 auf der Erde in Betrieb gewesenen Eisenbahnen verwendete Anlagekapital ergibt sich hiernach zu 121440000000 oder rund $121\frac{1}{2}$ Milliarden Mark.

*) Vergleiche „Die Eisenbahnen der Erde 1883—1887" in Nr. 50 S. 517 und in Nr. 51 S. 527 vor. Jahrg. d. Ztg.

*) Vergleiche „Die Eisenbahnen in Aegypten", „Archiv" 1889 S. 699.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 3,3 km lange Strecke Barmen-Rittershausen-Barmen [Ober-] (Rh.) nebst Abzweigung von dieser Strecke nach dem Rangirbahnhofe Langerfeld (0,85 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, sowie die 12,32 km lange Strecke Freilassing-Laufen der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und die 15 km lange Strecke Walsrode-Visselhövede der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, von denen die erstgenannte Strecke (nebst Abzweigung) am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, während die beiden anderen am 14. bezw. 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — und zwar die beiden letztgenannten Strecken vom Tage der Betriebseröffnung ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2249 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2266 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die Aufschreibungen der Vereins-Verwaltungen über die in der Zeit vom 1. April 1888 bis 31. März 1889 vorgekommenen Radreifenbrüche usw. (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Nachtragsetat zu dem Gesetz vom 9. Mai d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Staat.

Aus der Begründung desselben theilen wir noch folgendes mit:

Nach dem Vertrage, betreffend den Uebergang der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn auf den Staat, überlässt die Stadt Schmalkalden die ihr gehörige Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör dem Staate gegen einen Kaufpreis von 600000 ℳ. Der Uebergang des Eigenthums und die Zahlung des Kaufpreises hat nach § 2 des Vertrages am ersten des zweiten auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats zu erfolgen. Bereits vom 1. Januar 1890 ab wird indess die Verwaltung und der Betrieb der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn für Rechnung des Staates geführt, so dass die Einnahmen der Bahn von diesem Tage ab lediglich dem letzteren zufallen, welcher dagegen den Kaufpreis von diesem Tage ab mit 3 % verzinst.

Nach § 3 des Gesetzentwurfs sollen zur Deckung des an die Stadt Schmalkalden zu zahlenden Kaufpreises von 600 000 ℳ (nebst 3 % Zinsen vom 1. Januar 1890 ab) Staatsschuldverschreibungen ausgegeben werden. Da der Kaufpreis am 1. Juli dieses Jahres zur Auszahlung kommen dürfte, werden der Stadt Schmalkalden ausser den 600 000 ℳ noch 10 500 ℳ Zinsen zu gewähren sein.

Nach den Verträgen, betreffend den Uebergang des Unterelbeschen, Westholsteinischen und Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Unternehmens auf den Staat, treten die betreffenden Eisenbahngesellschaften an den Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihnen zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Die Uebergabe des Kaufobjektes wird am ersten des zweiten auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats bewirkt werden; es soll jedoch die Verwaltung und der Betrieb des Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Unternehmens vom 1. Januar d. J. und des Unterelbeschen und Westholsteinischen Eisenbahnunternehmens vom 1. April d. J. ab für Rechnung des Staates erfolgen.

Nach § 4 des Vertrages ist der Staat verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons eine Abfindung anzubieten und zwar:

a) für je eine Aktie Litr. A. à 500 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 500 ℳ, sowie eine baare Zuzahlung von 50 ℳ,

b) für je eine Aktie Litr. B. à 500 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 300 ℳ, sowie eine baare Zuzahlung von 30 ℳ,

c) für je sieben Aktien Litr. C. à 500 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe von 500 ℳ,

sämmtliche Staatsschuldverschreibungen mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April d. J. ab.

Der Staat ist nach § 4 des Vertrages verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, eine Abfindung anzubieten und zwar:

a) für je sieben Stammaktien à 300 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 600 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April d. J., sowie eine baare Zuzahlung von 20 ℳ für jede Stammaktie,

b) für je sieben Prioritätsstammaktien à 300 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2600 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April d. J.

Nach § 4 des Vertrages ist der Staat verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft, den Inhabern von Aktien der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, eine Abfindung anzubieten und zwar:

a) für je zwei Stammaktien Litr. A à 450 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 450 ℳ;

b) für je eine Stammaktie Litr. B. à 450 ℳ eine Staatsschuldverschreibung der 3½ % konsolidirten Anleihe von 150 ℳ, sowie eine baare Zuzahlung von 12 ℳ;

c) für je eine Stammaktie Litr. C. à 450 ℳ eine Staatsschuldverschreibung der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 150 ℳ, sowie eine baare Zuzahlung von 12 ℳ;

d) für je 7 Stammprioritätsaktien Litr. A. à 450 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 3 900 ℳ;

e) für je 7 Stammprioritätsaktien Litr. B. à 450 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 4 050 ℳ, sowie eine baare Zuzahlung von 9 ℳ für jede Aktie;

f) für je eine Stammprioritätsaktie Litr. C. à 450 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 3½ % konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 450 ℳ;

sämmtliche Staatsschuldverschreibungen mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar d. J.

Preussische Staatsbahnen: Erlass, betreffend Zutheilung der nach Gesetz vom 9. Mai verstaatlichten Eisenbahnen.

Nachdem zur Ausführung des Gesetzes vom 9. Mai d. J. betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, durch Allerhöchsten Erlass vom 14. Mai d. J. bestimmt worden, dass zum 1. Juli d. J. die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn mit dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, das Unterelbesche Eisenbahnunternehmen mit dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, das Westholsteinische Eisenbahnunternehmen und das Schleswig-Holsteinische Marschbahnunternehmen mit dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona vereinigt, und im letztgenannten Bezirk ein Königliches Eisenbahnbetriebsamt mit dem Sitz in Glückstadt errichtet werden soll, ist zu demselben Zeitpunkt durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Verwaltung und Betriebsleitung: a) der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt, b) des Unterelbeschen Eisenbahnunternehmens dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Harburg, c) des Westholsteinischen Eisenbahnunternehmens und des Schleswig-Holsteinischen Marschbahnunternehmens dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Glückstadt, innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Befugnisse übertragen worden.

Preussische Staatsbahnen: Erlass, betreffend Beschäftigung ländlicher Arbeiter bei Eisenbahnbauten.

Der „Reichsanzeiger“ schreibt: Es ist Klage darüber geführt worden, dass die bei Eisenbahnbauten beschäftigten Unternehmer vielfach die Interessen der ländlichen Grundbesitzer dadurch schädigen, dass sie kontraktbrüchig gewordene ländliche Arbeiter annehmen und trotz an sie ergangener Reklamationen nicht ohne weiteres zurückgeben, oder gar, dass sie den ländlichen Grundbesitzern die Arbeiter unter Verleitung zum Kontraktbruch ausmiethen. Ein derartiges, zu begründeten Beschwerden Anlass gebendes Verfahren der Unternehmer darf nicht gestattet werden, weshalb der Minister der öffentlichen Arbeiten die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt hat, geeignete Maassnahmen zu treffen, damit Vorkommnisse der gedachten Art vermieden werden.

Eisenbahn-Frachtrecht.

Dem Deutschen Bundesrath ist, nach Mittheilung im „Berliner Actionär“, das Schlussprotokoll der Berner Konferenz zur Ausarbeitung eines internationalen Uebereinkommens über

den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 17. Juli 1886 zugegangen, während die in dem Schlussprotokoll enthaltenen Entwürfe eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, eines Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamts, von Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr, eines gleichzeitig mit den Entwürfen zu vollziehenden Schlussprotokolls vorgelegt wurden. Eine Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden soll, ist auf Grund nachträglicher Mittheilungen der betheiligten Staaten nach längeren Verhandlungen aufgestellt worden. Ueber die fraglichen Entwürfe haben wir seinerzeit ausführliche Mittheilung gebracht, auf welche wir verweisen.*) An den ausserordentlich schwierigen Vorbereitungen dieses Uebereinkommens sind Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Oesterreich, Ungarn, Russland und die Schweiz betheiligt gewesen. Deren Vertreter haben in drei Konferenzen den Entwurf zu einem Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausgearbeitet. Die letzte Konferenz hat am 5. Juli 1886 in Bern getagt. Ihre Beschlüsse sind damals zum grössten Theile und der Hauptsache nach bekannt geworden. Das Uebereinkommen soll nach dem Entwurfe für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem es in Wirksamkeit tritt, verbindlich sein. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Zeit zurücktreten will, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss zu setzen. Alle drei Jahre soll eine Konferenz von Delegirten der Vertragsstaaten zusammentreten, um die für nothwendig erachteten Abänderungen an dem Uebereinkommen in Vorschlag zu bringen. Die Eisenbahnen der einzelnen Vertragsstaaten, welche in das Uebereinkommen einbezogen sind, sind in einem besonderen Verzeichniss aufgeführt. Das letztere kann auf Anzeige der betreffenden Staaten erweitert oder gekürzt werden. Um die Ausführung des Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Verkehr errichtet werden. Dasselbe soll einmal Mittheilungen der betheiligten Staaten und Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen, sodann Nachrichten, die für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammen zu stellen und zu veröffentlichen haben, ferner auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander abgeben, die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des Uebereinkommens gemachten Vorschläge vornehmen, sowie die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen und die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen erleichtern. Die Organisation des Centralamtes soll dem Schweizerischen Bundesrath übertragen werden, sein Sitz soll Bern sein. Die Kosten des Amtes, welche bis auf weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Frcs. nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältniss zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen. Für Deutschland würde das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr demnach in ähnlicher Weise mit Kosten verknüpft sein, wie beispielsweise die Unterhaltung des internationalen Maass- und Gewichtsbüreaus in Paris, nur dass bei den Kosten für das Centralamt des Eisenbahn-Frachtverkehrs auch die Einzelstaaten berücksichtigt werden müssten. Die Wirksamkeit des Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr soll drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden zwischen den vertragschliessenden Staaten beginnen.

Betriebsergebnisse im Monat April d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 686,87 Kilometer, folgendes: Im April d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 54 Bahnen mit zusammen 33 970,87 km höher und bei 17 Bahnen, mit zusammen 1 716,00 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 55 Bahnen mit zusammen 34 077,49 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 1 609,58 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende April d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 549 812 529 *M.* (283 016 550 *M.* Stammaktien, 80 881 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 185 914 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 250,39 km, so dass auf je 1 km 169 153 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 1. April die Strecke Schulitz (Bahnhof)-Weichselufer 1,45 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) und die Verbindungsbahn M.-Gladbach a/Sp. nach Rheydt (B.-M.) 3,10 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln). Die Einführung der Emscherthalbahn in den Bahnhof Ruhrort 2,13 km (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln) fand an demselben Tage statt.

Unfälle im Monat März d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 10 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 12 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse in Stationen und 186 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 211 Personen verunglückt, sowie 82 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 121 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 16 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, 13 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, 2 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 30 getödtet und 142 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 29 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 32 266,77 km Betriebslänge und 942 024 183 geförderten Achskilometern) 219 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin (27), zu Elberfeld (25) und zu Breslau (25), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind auf der Main-Neckar-Eisenbahn, im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und auf den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 426,07 km Betriebslänge und 20 058 412 geförderten Achskilometern) 10 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 551,51 km Betriebslänge und 10 485 687 geförderten Achskilometern) kein Fall.

Preussische Staatsbahnen: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Stettin über Pölitz nach Jasenitz beauftragt worden.

Mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung Sudenburg-Gross-Ottersleben ist die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg beauftragt worden.

Eisenbahnverstaatlichung in Mecklenburg.

Von den zur Verstaatlichnng gelangenden Bahnen in Mecklenburg: Friedrich Franzbahn, Güstrow-Plau, Gnoien-Teterow und Wismar-Rostock sind insgesammt 20 930 000 *M.* Aktien vorhanden. Davon sind bisher in den Besitz der Mecklenburgischen Regierung übergegangen 19 031 000 *M.*, von 16 200 000 Mark Aktien der Friedrich Franzbahn allein 14 861 000 *M.* Der „Berl. Act." macht darauf aufmerksam, dass auf die einzutauschenden Konsols die Zinsen vom 1. Januar 1889 bis 1. April d. J., also für 1¼ Jahr, bereits zahlfällig sind, auf die Aktien der Friedrich Franzbahn auch die Konvertirungsprämie von 4 % beim Umtausch baar gezahlt wird.

*) Vergl. Nr. 56 S. 625 und Nr. 58 S. 642 Jahrg. 1886 d. Ztg.

Mecklenburg: Landes-Eisenbahnrath.

In den kürzlich erschienenen Nummern des Regierungsblattes ist die Verordnung, betreffend die Errichtung eines Landes-Eisenbahnraths, veröffentlicht worden.

Der nach derselben zu errichtende Landes-Eisenbahnrath besteht aus 8 von den Ständen gewählten, aus 4 vom Grossherzoglichen Ministerium des Innern aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelsstandes berufenen und aus 2 vom Ministerium des Innern aus der Generaldirektion bestimmten Mitgliedern. Der Landes-Eisenbahnrath wählt aus seiner Mitte den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter auf die Dauer von 3 Jahren. Derselbe wird vom Ministerium des Innern mindestens zweimal im Jahre und ausserdem auf Antrag des Vorsitzenden einberufen. Der Landes-Eisenbahnrath hat in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Grossherzoglichen Ministeriums des Innern sein Gutachten zu erstatten, auch kann derselbe in Angelegenheiten dieser Art selbständige Anträge an das Grossherzogliche Ministerium der Innern richten und beanspruchen, dass ihm jederzeit auf seine Anfrage Auskunft in Eisenbahn-Verkehrssachen ertheilt werde. Er ist in allen, die Eisenbahn-Verkehrsinteressen des Grossherzogthums oder einzelner Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören. Insbesondere gilt dies von wichtigeren Maassregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife, vor allem von den Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen, abgesehen jedoch von solchen Tarifen, welche nur in der Uebertragung der Tarife der kürzesten und billigsten Route auf konkurrirende Routen bestehen). Auch Anträge wegen Abänderungen der allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation), sowie Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen, können dem Landes-Eisenbahnrath zur Aeusserung vorgelegt werden.

Schliessung des Hamburger Bahnhofs in Spandau für den Güter- usw. Verkehr.

Am 1. Juni ist der Hamburger Bahnhof in Spandau für den Güterverkehr, die Abfertigung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen geschlossen und die Abfertigung dieser Gegenstände ausschliesslich nach dem Lehrter Bahnhof in Spandau verlegt. Die Abfertigung von Personen und Reisegepäck findet vom gedachten Zeitpunkt ab bei denjenigen Lokal- und Vorortzügen, welche in Spandau enden bezw. von dort ausgehen, lediglich nach bezw. von dem Hamburger Bahnhofe in Spandau, bei allen übrigen Zügen ausschliesslich nach bezw. von dem Lehrter Bahnhofe in Spandau statt.

Sommerfahrplan: Die III. Wagenklasse.

Die „Voss. Ztg." schreibt: Eine sehr angenehme Neuerung trifft die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt damit, dass sie vom 1. Juni, dem Tage des Inkrafttretens des Sommerfahrplans ab, zum ersten Male in den Morgenschnellzug nach Thüringen und Frankfurt a/M. vom Anhalter Bahnhofe die III. Wagenklasse einstellt. Seit längerer Zeit wird dieser Schnellzug im Sommer in zwei Theilen befördert (in diesem Sommer der erste Theil 8.14 Vormittags, der zweite 8.35 Vormittags). Der erste Theil erhält nun die III. Wagenklasse. Bisher stand den weiten Kreisen, die sich nur die III. Klasse der Eisenbahn leisten können, von Berlin nach Thüringen nur ein Schnellzug mit dieser Klasse zu Gebote, der 2.30 Nachmittags, vom Juni ab 2.55 von Berlin abgehende Schnellzug Nr. 8. In diesem Jahre werden auch die sogenannten Ferien-Sonderzüge am 4. Juli, 14. Juli und 1. August nach München zum ersten Male die III. Wagenklasse erhalten.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Die Bahn Aachen-Mastricht-Hasselt erzielte im Jahre 1889 in den Einnahmen ein Mehr von 57 739 Frcs. Der Pächter dieser Linie, die Grand Central Belge Eisenbahn, zahlte der Gesellschaft die ausbedungenen 650 000 Frcs. = 520 000 ℳ. Da angenommen ist, dass er 45 % der Roheinnahmen abzuliefern habe, so hat er, um dies Minimum zu erreichen, 50 155 Frcs. zugesetzt. — Im Bergwerksbetrieb wurden gefördert, einschl. Haldenbestand, 56 835 t; verkauft (einschl. Selbstverbrauch) 55 891 t. Vereinnahmt wurden 236 862 fl. Holl., verausgabt 165 275 fl., mithin beträgt der Reingewinn 71 587 fl. Holl. Davon erhält die Holländische Regierung 11 624 fl. (Die ersten vier Monate von 1890 brachten im Grubenbetrieb einen Reingewinn von 56 809 ℳ, d. s. 30 178 ℳ mehr.) — Die Einnahmen stellen sich wie folgt zusammen: Vortrag 209 129 ℳ, Zahlung der Grand Central Belge Eisenbahn 520 000 ℳ, Zahlung der Bergisch-Märkischen Staatsbahn 68 705 ℳ, verschiedene Einnahmen 12 290 ℳ, Ertrag der Kohlengruben 101 524 ℳ, zusammen 911 648 ℳ. Davon Dividende für 1888: 195 937 ℳ, Zinsen der Obligationen 195 937 ℳ, Tilgung 56 100 ℳ, Unkosten 12 884 ℳ, Steuern 8 634 ℳ, Druckkosten 549 ℳ, Verschiedenes 2 729 ℳ, Reingewinn 224 909 ℳ. In der Generalversammlung wurde die Vertheilung einer Dividende von $2^5/_8$ % gleich 15,75 ℳ für die Aktien beschlossen. Es erfordert dies auf 82 500 000 ℳ Aktien 216 562 ℳ.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1889 aus dem Personen- und Gepäckverkehr 151 165 ℳ (gegen 155 481 ℳ im Vorjahre), aus dem Güterverkehr 508 669 (473 637) ℳ und aus sonstigen Quellen 86 415 (76 696) ℳ bezw. einschl. eines Vortrages aus dem Vorjahre von 2 169 (932) ℳ zusammen 748 418 (706 746) ℳ. Hiernach ist gegen das Jahr 1888 eine Mehreinnahme von 41 672 ℳ oder 5,8 % zu verzeichnen, obgleich die Monate Januar und Februar infolge der starken Schneeverwehungen, ausser nicht unerheblichen Ausgaben für die Räumung der Geleise vom Schnee, nicht geringe Mindereinnahmen zeigten. Der Güterverkehr hat sich befriedigend gehoben, während der Personenverkehr gegen das Vorjahr etwas zurückgeblieben ist, was wohl seinen Grund in der stattgehabten Kälte der Monate Juni und Juli haben dürfte.

Die Betriebsausgaben betrugen 398 691 (377 942) ℳ, sind mithin gegen das Vorjahr um 20 749 ℳ höher.

Der 349 727 (328 804) ℳ betragende Ueberschuss soll wie folgt verwendet werden: Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen 153 971 ℳ, persönliche Gewinnantheile 3 770 ℳ, Eisenbahnsteuer 3 600 ℳ, 5 (5) % Dividende der Prioritäts-Stammaktien 60 000 ℳ, 4,5 (4) % Dividende der Stammaktien 99 000 ℳ, zu Rücklagen 1. in den Reservefonds B 1 300 ℳ, 2. in den Erneuerungsfonds A 16 356 ℳ und 3. in den Erneuerungsfonds B 5 420 ℳ, zu sonstigen Zwecken 3 585 ℳ, während der Rest von 2 725 ℳ auf das Jahr 1890 übertragen wird.

In der am 20. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurden sämmtliche Gegenstände der Tagesordnung einstimmig genehmigt, u. a. auch der Antrag auf Emission von 1 000 000 ℳ neuer Obligationen.

Wie wir bereits in Nr. 38 S. 394 d. Ztg. mittheilten, werden mit Ende 1890 die Aktien und die Prioritäts-Stammaktien satzungsgemäss gleichwerthig, wenn letztere auch noch für 1890 5 % Vorzugsdividende erhalten, was anzunehmen ist.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die am 22. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung, in welcher 14 820 Aktien, mithin ziemlich das halbe Aktienkapital vertreten war, genehmigte die Bilanz (vergl. die betreffenden Mittheilungen in Nr. 34 S. 352 und Nr. 40 S. 418 d. Ztg.). Die Dividende für 1889 wurde auf 7,75 % = 46,50 ℳ für die Aktie (gegen 7,5 % im Vorjahre) festgesetzt.

Für den Erneuerungs- und Reservefonds der Gesellschaft sind im Jahre 1889 vereinnahmt 358 952 ℳ, dagegen aus demselben verausgabt 289 282 ℳ. Während die Einnahmen des Erneuerungs- und Reservefonds um 49 972 ℳ höher waren als im Vorjahre, beträgt die Steigerung der Ausgaben gegen diejenigen des Vorjahres nur 8 851 ℳ. Die Gesammteinnahme dieses Fonds überstieg die Gesammtausgabe um 69 670 ℳ und ergibt am Schlusse des Jahres 1889 einen Kapitalbestand von 2 605 181 ℳ (gegen 2 538 697 ℳ im Vorjahre), mithin eine Kapitalvermehrung von 66 485 ℳ. Der Fonds betrug am Schlusse des Berichtsjahres 8,49 % des bis jetzt verwendeten Anlagekapitals.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nach dem Bericht vereinnahmte die Bahn im Jahre 1889 im Personenverkehr 251 861 ℳ, im Güterverkehr 1 359 231 ℳ, aus sonstigen Quellen 321 026 ℳ., zusammen 1 932 118 ℳ. Dazu Vortrag 3 293 ℳ, Gesammtsumme 1 935 411 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 965 005 ℳ. Von dem Ueberschusse wurden dem Erneuerungsfonds I 180 728 ℳ, der Reserve I 25 680 ℳ und der Reserve II (gesetzliche) 36 050 ℳ überwiesen. Nach Bestreitung einer Dividende von 5 % der Stamm-Prioritätsaktien mit 642 000 ℳ, ⅓ % der Aktien mit 42 800 ℳ, persönlicher Gewinnantheile mit 6 848 ℳ, der Steuer mit 17 559 ℳ verbleiben 18 741 ℳ zum Vortrag auf das Jahr 1890 bezw. zur Verfügung der Generalversammlung.

Pfälzische Bahnen.

Die Generalversammlung genehmigte mit 550 gegen 72 Stimmen die Anträge der Verwaltung und beschloss, $^4/_5$ % Superdividende zu vertheilen. Hiergegen legte namens mehrerer Frankfurter Aktionäre der Rechtsanwalt Marx Protest ein und stellte eine Klage wegen Statutenverletzung in Aussicht; er vertrat die Ansicht, dass eine höhere Dividende zu zahlen sei, und verlangte u. a., die Dotirung der Reserve mit 200 000 ℳ zu unterlassen, ferner 230 000 ℳ aus dem Baufonds statt aus den Betriebsmitteln zu bestreiten.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Nach der Betriebsrechnung für 1889 betrug die Gesammteinnahme 1 248 512 ℳ (davon 36⅔ % aus dem Personenverkehr, 52⅔ % aus dem Güterverkehr und $10^2/_3$ % aus anderen Quellen), die Gesammtausgabe dagegen 698 869 ℳ, so dass ein Ueber-

schuss von 549 643 *M.* verbleibt. Nach Rücklage des bei den Ausgaben noch nicht verrechneten Betrages für den Erneuerungsfonds ergibt sich ein verfügbarer Gewinn von 512 423 *M.*, welcher sich in folgender Weise vertheilt: Verzinsung und Tilgung 61 260 *M.*, persönliche Gewinnantheile 11 201 *M.*, Reservefonds 16 104 *M.*, zu sonstigen Zwecken (darunter 7 850 *M.* für Gratifikationen an Beamte und Bedienstete) 15 250 *M.*, Eisenbahnabgabe 10 138 *M.*, Dividende für die Stammprioritäten (4 %) 396 000 *M.*, Vortrag für 1890 2 530 *M.* Die Finanzlage der Gesellschaft bezeichnet der Jahresbericht als eine vollkommen geordnete und befriedigende. Obwohl indessen der Erneuerungsfonds auf 501 318 *M.* angewachsen ist, so erfordert doch der zunehmende Verkehr zu seiner geordneten und betriebssicheren Durchführung vielfache Geleiseerweiterungen, sowie eine Vermehrung der Betriebsmittel, ingleichen die Ausdehnung bestehender und die Errichtung neuer Anlagen, so dass die Beschaffung weiterer Geldmittel in nicht ferner Zeit nothwendig werden dürfte.

Aus der Schweiz.

Bundesversammlung.

Für die am 2. Juni beginnende Sommersession der Schweizerischen Bundesversammlung sind folgende Eisenbahngeschäfte auf dem Traktandenverzeichniss: 1. Abänderung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes, den dienstfreien Tag betreffend; 2. Konzession für die Linie Thalweil-Sihlbrücke-Zug; 3. Konzession für eine Schmalspurbahn Colombier-Boudry-Cortaillod; 4. Fristaussetzung für den Bau der Linie Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern - Küssnacht - Immensee; 5. Ankauf von Prioritätsaktien der Jura - Simplonbahn; 6. Konzession für die Linie Filisur-Samaden (Albulabahn); 7. Konzession, Konzessionsübertragung der Bahn Kolbenhof-Utokulm bei Zürich; 8. Konzession für die Linie Scherzligen-Bärligen; 9. Konzession für die Linie Glion-Rochers de Naye; 10. Konzessionsänderung für die Linie Sissach-Gelterkinden; 11. Konzession für die Linie Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald; 12. Konzession für die Linie Lenzburg - Wildegg; 13. Konzessionsänderung für die Linie Visp - Zermatt; 14. Konzession für die Linie Lauterbrunnen-Jungfrau.

Gotthardbahn.

Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn hat in seiner Sitzung vom 22. Mai d. J. die statutenmässige Einlage in den Erneuerungsfonds auf 749 378,85 Frcs. festgesetzt und dem Reservefonds 233 723,60 Frcs. zugewiesen.

Von dem verbleibenden Nettoertrag werden 250 000 Frcs. zur Deckung des betriebstechnisch berechneten Ausfalles der Unterstützungs- und Pensionskasse zugewendet.

Der Generalversammlung der Aktionäre wird vorgeschlagen, von dem noch verfügbaren Saldo von 2 611 408,31 Frcs. 2 516 000 Frcs. oder 7,4 % des bezugsberechtigten Aktienkapitals als Dividende zu vertheilen und 95 408,31 Frcs. als ordentlichen Saldo auf das Jahr 1890 vorzutragen.

Laut Art. 13 der Statuten kommen von einer Dividende von 7,4 % den Aktionären 7,2 % oder 36 Frcs. für die Aktie zu und sind 0,2 % oder 68 000 Frcs. den Subventionsstaaten als Zins zuzuweisen.

Die Generalversammlung ist auf den 30. Juni d. J. einberufen.

Arth-Rigibahn.

Laut Geschäftsbericht für das Jahr 1889 stehen zur Verfügung der Aktionäre 20 204,39 Frcs. Die Mehrheit des Verwaltungsrathes beantragt die Ausrichtung einer Dividende von 2½ % an die Prioritätsaktien mit 15 000 Frcs. und 5 204,39 Frcs. Vortrag auf neue Rechnung. — Das Endresultat ist folgendes: Betriebseinnahmen einschl. Zinsen 235 387,90 Frcs., Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds 13 667,33 Frcs., zusammen 249 055,23 Frcs., abzüglich: gewöhnliche Betriebsausgaben 116 123,45 Frcs., für Rechnung des Erneuerungsfonds 13 667,33 Francs; reine Betriebseinnahmen 119 264,45 Frcs. Verwendet wurden: für Zinsen auf vorübergehende Anleihen 1 960,06 Frcs., 4¼ % Obligationenzins von 2 000 000 Frcs. für 1889 85 000 Frcs., Kotirungsspesen 100 Frcs., Einlage in den Erneuerungsfonds 10 000 Francs, Einlage in den Reservefonds 2 000 Frcs., zusammen 99 006,06 Francs Es verbleiben zur Verfügung der Aktionäre 20 204,39 Frcs.

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath der Jura - Simplonbahn und der Jura-Bern-Luzernbahn versammelt sich am 29. Juni d. J. zur Aufstellung des Budgets für 1890 und behufs Festsetzung des Tages der Generalversammlung.

Verschiedenes.

Internationale elektrische Ausstellung in Frankfurt a/M. 1891.

Man schreibt uns aus Frankfurt a/M.: Die Vorbereitungen für die nächstjährige elektrische Ausstellung nehmen einen durchaus befriedigenden Fortgang. Unter den zahlreich einlaufenden Anmeldungen ist die der Schweizerischen Maschinenfabrik Oerlikon bemerkenswerth. In Verbindung mit der Schiffsbaugesellschaft Escher, Wyss & Co. in Zürich beabsichtigt dieselbe ein grosses elektrisches Boot, mit Akkumulatoren betrieben und für 100 Personen berechnet, in Frankfurt a/M. in Betrieb zu setzen. Dieses Boot, das künstlerisch ausgestattet und natürlich auch elektrisch beleuchtet sein wird, soll den Verkehr zwischen der inneren Stadt und den östlichen Stadttheilen mit der Ausstellung am Main vermitteln. Für die Einführung der elektrischen Schifffahrt auf den Süddeutschen, Schweizerischen und Oesterreichischen Seen, die von den meistens nahegelegenen Wasserläufen die erforderliche Betriebskraft erhielte, wird dieses Ausstellungsobjekt von besonderer Bedeutung sein. Wie uns weiter mitgetheilt wird, beabsichtigt die elektrotechnische Gesellschaft in Frankfurt a/M. einen Internationalen Elektrotechnikerkongress, der sich mit den vielerlei praktischen Fragen der Elektrotechnik zu befassen hätte, für die Zeit der Ausstellung einzuberufen. Auch für diese Absicht gibt sich in Fachkreisen ein allseitiges lebhaftes Interesse kund.

Der Japanische Lack.

Die Japanische Regierung hat vor einigen Jahren ihre sämmtlichen Kriegsschiffe mit diesem Lack streichen lassen und dieser Anstrich hat sich glänzend bewährt. Der Kapitän eines Russischen Dampfers, welcher Japan besuchte, hat nun seinerseits einen Versuch mit Japanischem Lack gemacht. Es stellte sich heraus, dass derselbe auf Eisen so fest haftet, dass eine Entfernung nur durch sehr mühsames Abschaben gelingt. Dagegen haftet der Lack wenig oder gar nicht auf Zink. Unsere Quelle befürwortet sehr warm die Anstellung eines ähnlichen Versuches mit einem Englischen Kriegsdampfer. Sollte derselbe gelingen, so wäre der langgesuchte Schutz eiserner Schiffe vor den Wirkungen des Seewassers gefunden, ein Problem, welches bekanntlich durch unsere Firnisse und Anstriche nur in sehr unvollkommener Weise gelöst wird. („Industries".)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Zu **Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren** sind ernannt: die Königlichen Regierungs - Baumeister **Niese** in Gotha, **Brandt** in Elberfeld, **Langbein** in Hamburg, **Buff** in Berlin, **Kiesgen** in Eschwege, **Schmalz** in Biedenkopf, **Goleniewicz** in Lissa, **Schwandt** in Breslau, **Lohse** in Köln, **Richard** in Bremen, **Behnes** in Hannover, **Merten** in Düsseldorf, **Lacomi** in Berlin, **Herr** in Berlin, **Middendorf** in Erfurt, **Borggreve** in Berlin, **Petri** in Wesel, **Brunn** in Kreuznach, **Schmeisser** in Altena, **Lohmeyer** in Magdeburg, **Spirgatis** in Elberfeld, **Fidelak** in Weilburg, **Grapow** in Oppeln, **Holverscheit** in Berlin, **Fuchs** in Cottbus, **Karsch** in Münster, **Blunck** in Glatz, **Schmidt** in Erfurt, **May** in Kattowitz, **Freudenfeldt** in Berlin, **Scharlock** in Bergen, **Walther** in Ostrowo, **Maley** in Wesel, **Schreinert** in Altona, **Maas** in Breslau, **Grothe** in Erfurt, **Heufemann** in Kattowitz, **Winde** in Elbing, **Rothmann** in Hamm, **Lehmann** in Crefeld, **Scholkmann** in Essen, **Grosse** in Breslau, **Wiegand** in Bromberg, **Stimm** in Walsrode, **Klinke** in Berlin, **Zachariae** in Wittenberg und **Flender** in Bromberg, sowie der Betriebsinspektor **Pritzel** in Insterburg und der Baumeister **Recke** in Uelzen.

Zu **Eisenbahn - Bauinspektoren** sind ernannt: die Königlichen Regierungs-Baumeister **Weithmann** in Köln, **Wegner** in Berlin, **Schwartz** in Düsseldorf und **Glasewald** in Elberfeld, **Leissner** in Berlin, **Gilles** in Berlin, **Busmann** in Arnsberg, **Bachmann** in Harburg, **Dan** in Betzdorf, **Hellmann** in Köln, **Polle** in Berlin, **Echternach** in Breslau, **Domann** in Lauban, **Jahnke** in Köln, **Heer** in Erfurt, **Nitschke** in Bromberg, **Leitzmann** in Köln, **Bergemann** in Breslau, **Neugebaur** in Frankfurt a/O., **Grauhan** in Köln-Deutz, **Cordes** in Elberfeld und **Strasser** in Tempelhof.

Zu **Eisenbahn - Maschineninspektoren** sind ernannt: der Werkstätten - Vorsteher **Kirchhoff** in Frankfurt a/M. und der Maschinenmeister **Hey** in Oppeln.

Es ist verliehen: dem Regierungs- und Baurath **Ballauff** in Cottbus die Stelle des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts daselbst und dem Eisenbahn - Maschineninspektor **Brünjes** in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Versetzt sind: die Eisenbahn - Bau- und Betriebsinspektoren **Bansen**, bisher in Züllichau, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion II nach Frankfurt a/O. und **Winter**, bisher in Elbing, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Schneidemühl.

Der Eisenbahn - Maschineninspektor **Kunz**, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt in Crefeld, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlag. Die in Nr. 36 d. Ztg. vom 7. Mai d. J. auf Seite I unter Nr. 1008 enthaltene Publikation von Frachtsätzen für Reis wird dahin berichtigt bezw. ergänzt, dass die erste Gruppe von 6 Frachtsätzen für die Stationen Budapest-Pozsony für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz — die zweite Gruppe von 6 Frachtsätzen (Budapest-Pozsony) für Schönpriesen-Umschlag — und die dritte Gruppe ebenfalls von 6 Frachtsätzen (Budapest-Pozsony) für Dresden-Elbkai Gültigkeit haben.

Wien, am 29. Mai 1890. (1203)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Zu dem vom 1. Juni l. J. gültigen Tarife, Theil I für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband gelangt gleichzeitig ein Druckfehler-Berichtigungsblatt zur Herausgabe. Hieraus ist hervorzuheben die Berichtigung der Französischen Klassifikation auf Seite 171, wo es bei der Position Holzzellstoff, doppeltschwefligsaurer oder schwefligsaurer statt Sp.-T. Nr. 9 3) richtig heissen soll „Sp.-T. 19 3)".

In dem gleichfalls vom 1. Juni l. J. gültigen Tarife, Theil IIa, Heft 1 ist auf Seite 83 in der vorletzten Zeile anstatt „§ 16" zu setzen „Artikel 16". Ebenso ist im Tarife, Theil IIb im rothen Einlageblatte im 3. Alinea anstatt Seite 83 zu setzen „Seite 93".

Wien, am 29. Mai 1890. (1204)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

2. Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. werden die im diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Bacharach und Bingerbrück gelegenen, bisher nur für den Personenverkehr eröffneten Haltepunkte Niederheimbach und Trechtingshausen auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr jedoch mit der Beschränkung, dass das Gewicht der einzelnen Stücke 150 kg nicht überschreiten darf, eingerichtet werden.

Köln, den 31. Mai 1890. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rrh.) etc.-Bromberg etc. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 13 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1885 in Kraft. Derselbe enthält neben sonstigen Ergänzungen und Aenderungen die aus den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Elberfeld-Bromberg und Köln (rechtsrheinisch)-Berlin vom 1. Mai 1885 und 1. November 1889 übernommenen seitherigen Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. April 1890 aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) und die aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg übergegangenen Stationen, neue und anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) für die Stationen Cüstrin, Cüstriner Vorstadt, Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Köln, den 28. Mai 1890. (1206)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Ausnahmesätze anderweite, ermässigte Ausnahmesätze für die Beförderung von Kaolin und Kaolinerde in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen den Bayerischen Stationen Amberg und Wernberg einerseits und den Stationen Köln (Gereon, Pantaleon, Rheinstation und Thürmchen), Köln-Deutz, Köln-Deutz B. M., Deutzerfeld, Düsseldorf K. M. und B. M., Düsseldorf-Lierenfeld, Düsseldorf Rh., Duisburg, Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 29. Mai 1890. (1207)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr Köln (rechtsrh.)-Oberhessen. Der am 1. Juni d. J. in Kraft tretende Nachtrag VI zum Gütertarife vom 1. September 1887 enthält neben mehreren Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Birken, Hassum, Goch, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie Entfernungen für mehrere aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) übergegangene Stationen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 29. Mai 1890. (1208)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main-Neckarbahn. Im Südwestdeutschen Eisenbahnverband gelangt am 1. Juni l. J. das Heft 6 (Main-Neckarbahn-Badischer Güterverkehr) in einer Neuauflage zur Ausgabe, wodurch das Heft 6 vom 1. April 1885 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Die Frachtsätze für Schweigern treten erst mit dem Tag der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Exemplare des neuen Heftes sind durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Darmstadt, den 28. Mai 1890. (1209)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ab werden die im Gütertarife für den obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Entfernungen der Station Volpriehausen um 6 km ermässigt.

Frankfurt a/M., den 30. Mai 1890. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XV zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu II. D. b. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
II. Entfernungen für die Haltestellen Bengel, Niederheimbach, Nittel und Trechtingshausen.
III. Berichtigungen.

Die Entfernungen für die Haltestellen Bengel, Niederheimbach und Trechtingshausen treten erst mit dem 1. Juli d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Köln, den 31. Mai 1890. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Transittarife zu den Südwestdeutschen Tarifheften 6 und 9 (Main-Neckarbahn-Baden und Hess. Ludwigsbahn-Baden) sowie zum Tarif für den Nassau-Badischen Güterverkehr für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff in Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel oder Mainz ankommen und von da nach gewissen Stationen der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen und Bodenseeuferstationen weiter befördert werden, kommen mit Wirkung vom 1. Juni 1890 zur Neuausgabe.

Diese Transittarife enthalten gegen die seitherigen Tarife Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen sowie theilweise Ermässigungen der Frachtsätze für rohe Baumwolle; ferner sind in dieselben die Stationen Brennet (Wehrathal) und Wehr neu aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 28. Mai 1890. (1212)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. tritt für den Badisch-Württembergischen Güterverkehr unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifs sammt Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Exemplare können zum Preise von 2,50 *M.* von unsern Dienststellen bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. Mai 1890. (1213)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Das Heft 8 zum Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif (Badisch-Pfälzischer Verkehr), welches gemäss unserer Bekanntmachung vom 8. April d. J. mit 1. Juni d. J. in Neuausgabe erscheinen sollte, kann eingetretener Hindernisse wegen erst auf den 1. Juli d. J. zur Einführung gebracht werden; dagegen wird zum bisherigen Heft 8 mit Wirkung vom 1. Juni d. J. der IX. Nachtrag ausgegeben werden, welcher theilweise Aenderungen der Frachtsätze für den Verkehr mit Station Ludwigshafen a/Rh. enthält.

Karlsruhe, den 28. Mai 1890. (1214)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni 1890 treten die in den Heften III der Gütertarife für die Verbandsabtheilungen A, C, D und E — Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn und der Pfälzischen Eisenbahnen — sowie in dem Tarif für die Verbandsabtheilung G — Verkehr mit der Station Basel — aufgeführten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Barmen (Mittel), Barmen (Ober), Bredenscheid, Elberfeld (Mirke), Gevelsberg Rh., Haspe Rh., Schee, Schwelm Rh. und Sprockhövel

des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in Kraft.

Soweit die neuen Frachtsätze des Spezialtarifs III für die Stationen Bredenscheid, Schee und Sprockhövel im Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Station Basel sowie mit den Stationen Ebernburg, Germersheim, Ludwigshafen a/Rh., Maximiliansau und Speyer (Hauptbahnhof) der Pfälzischen Eisenbahnen niedriger sind als die bezüglichen Frachtsätze der Steinkohlen-Ausnahmetarife, kommen die ersteren auch für Steinkohlen- etc. Sendungen zur Anwendung.

Köln, den 29. Mai 1890. (1215)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von lebenden Krebsen in Wagenladungen von 5 und 10 t ab Podwoloczyska nach Frankfurt Ostbhf. und Frankfurt H. L. B. ein Ausnahmetarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere genannten Stationen.

Mainz, den 30. Mai 1890. (1216)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Gemeinschaftlicher Lokal- und Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-Breslau-Bromberg-Erfurt. Im Tarif für vorbezeichneten Verkehr werden unterm heutigen Tage einige redaktionelle Aenderungen und Berichtigungen, sowie Abänderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zu II B. (Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen) und der Anlage I und II durchgeführt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. Mai 1890. (1217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif nach Thorn trans. Der Gütertarif nach Thorn trans. vom 15. März 1888 nebst Nachträgen findet vom 1. Juni 1890 ab auch auf solche Sendungen Anwendung, welche binnen sechs Wochen, vom Tage ihres Eintreffens in Thorn an gerechnet, auf der Weichsel stromaufwärts ins Ausland ausgeführt werden.

Der Nachweis der Ausfuhr wird als erbracht angesehen, wenn der Güter-Abfertigungsstelle zu Thorn ausser dem betreffenden Original-Frachtbriefe das von der Zollbehörde nach dem Ausfuhr-Anmeldeschein mit dem Schwarzstempel versehene Schiffskonnossement und eine Bescheinigung eines gehörig bestellten Schiffsmaklers, dass die Sendung in dem Manifeste des Schiffes (Schiffsladeregister) verzeichnet steht, vorgelegt werden. Für diese Bescheinigung genügt der Vermerk auf dem Konnossement:

„Bestätigt.
N. N.“
(Name des Schiffsmaklers.)

An Stelle des Original-Konnossements genügt auch eine Abschrift desselben, sofern solche von dem Schiffsmakler bescheinigt und von der Empfangs-Güterabfertigungsstelle in Thorn beglaubigt ist. Die Anwendung der Tarifsätze nach Thorn trans. bei Weiterbeförderung der Waaren auf dem Wasserweg wird nur im Rückerstattungswege gewährt.

Bromberg, den 25. Mai 1890. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn. Mit Wirkung vom 1. k. Mts. treten für den Lokal-Güterverkehr folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Bei Verladung von Langholz auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg für die Sendung berechnet.
2. Wenn Jemand die Verpflichtung übernimmt, alle von ihm auf einer Station zum Versand gelangenden oder für ihn ankommenden Wagenladungssendungen auf der Centesimalwaage verwiegen zu lassen, so wird für jede solche Wagenladung nur eine Gebühr von 0,50 ℳ berechnet. Dieselbe Gebühr wird auch dann erhoben, wenn jemand sich verpflichtet, wenigstens 90 Wagenladungen auf derselben Station monatlich verwiegen zu lassen.

Strassburg, den 28. Mai 1890. (1219)
Kaiserliche Generaldirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Scheibenberg der Sächsischen Staatsbahn in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 30. Mai 1890. (1220)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Juli 1890 neuen Stils ab sind in der zweiten Zeile des ersten Absatzes der Zusatzbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements auf Seite 28 des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Heft I, vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 die Worte „für die Eisenbahnen Deutschlands“ zu streichen.

Bromberg, den 29. Mai 1890. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen vom 1. Januar 1889 werden mit Wirkung vom 1. Juni 1890 wie folgt ergänzt:

Auf Holzsendungen, welche nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 1 b (Stammholz) für den inneren Badischen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen, findet für den Empfang in Mannheim eine Rückvergütung nicht statt.

Karlsruhe, den 31. Mai 1890. (1222)
Generaldirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch). Am 1. Juni d. J. kommt zur Einführung:

1. je ein Nachtrag V, VIII und VII zu den Heften 2—5 des Gütertarifs, sowie der Nachtrag VI zum Heft 3 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen usw.) für den Rheinischen Nachbarverkehr;
2. je ein Nachtrag II bezw. I zu den Ausnahmetarifen B für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhr-, Wurm- und Jadegebiete nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch).

Die gedachten Nachträge enthalten Entfernungen für die Haltestellen Bengel und Nittel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Frachtsätze des Ausnahmetarifs B nach den Stationen Dremmen, Heinsberg und Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und veränderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit verschiedenen Stationen, sowie Berichtigungen.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 30. Mai 1890. (1223)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main-Neckarbahn. Zum Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Gütertarif vom 15. Aug. v. J. wird mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ab der Nachtrag II ausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und kann durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Darmstadt, den 29. Mai 1890. (1224)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juni l. J. erscheint zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag V. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 30. Mai 1890. (1225)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt für die mit demselben Tage zur Einführung kommenden Tarifhefte 5, 6, 7 und 9 ein neuer Theil II in Kraft.

Für die in den Heften 1 bis 4 und 8 behandelten Verkehre bleibt bis zum Erscheinen neuer Tarife der Theil II des Verbands-Gütertarifs vom 1. Januar 1885 unverändert in Geltung.

Ferner treten vom 1. Juni d. J. ab folgende Aenderungen in den Tarifsätzen der Hefte 1 bis 4 ein:

Heft 1. Im Verkehr zwischen Ludwigshafen und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn gelangen für Güter des Spezialtarifs III allgemein die billigeren Sätze des Ausnahmetarifs 2 zur Anwendung.

Hefte 2 bis 4. Für den Verkehr zwischen Basel (Reichsbahn) einerseits und den Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn andererseits werden die Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III durchweg nach der im Theil II des Verbands-Gütertarifs enthaltenen Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle berechnet.

Strassburg, den 28. Mai 1890. (1226)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Juni d. J. an gelangen für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 50 000 kg zum Ortsverbrauche aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach den diesseitigen Stationen Ellenserdamm, Hahn, Rastede, Sande, Varel und Wilhelmshafen um 5 ℳ pro 10 000 kg ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 30. Mai 1890. (1227B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 16 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene in den Verband aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, Ausnahmesätze für Pflaster- und Bordsteine von Prignitzer Stationen nach Goldbeck, Osterburg, Seehausen i. Altm. und Stendal, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 6 für Stein- und Siedesalz auf den Verkehr von Artern nach Lübeck, sowie Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen Tariferhöhungen eintreten, kommen solche erst vom 15. Juli d. J. ab zur Anwendung.

Bezüglich der letzteren wird von den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen Auskunft ertheilt, auch ist der Nachtrag daselbst käuflich zu haben.

Hannover, den 29. Mai 1890. (1228)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Die in den Nachträgen II zu den Heften C 1 und 2 bezw. C 3 und III zum Heft C 4 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs enthaltenen mit einem * bezeichneten Sätze des Spez.-Tar. III und des Ausn.-Tar. C für den Verkehr mit Amsterdam und Rotterdam werden mit dem 1. Juni d. J. aufgehoben und von diesem Tage ab die unter denselben angegebenen niedrigeren Sätze berechnet.

Elberfeld, den 30/5. 1890. (1229)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Altona. Mit dem 5. Juni d. J. wird die Haltestelle Holsteinische Schweiz der Neubaustrecke Gremsmühlen - Holsteinische Schweiz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona für die Beförderung von Stückgütern in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 29. Mai 1890. (1230)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen Königswart und Niederwiesa neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Europäisches Holz) von 0,77 bezw. 0,63 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 29. Mai 1890. (1231)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreuss. Südbahn-Gesellschaft. Die im Getreide-etc. Tarif vom 23. September/5. Oktober 1889 für den Verkehr von der Moskau-Kursk-Bahn unter I von Station Otrada, Mzensk, Tschern, Kresty, Skuratowo, Samoswanowka, Sergiewo Güterstation und Passagierstation nach Königsberg, Pillau und Memel aufgeführten Sätze gelten von sogleich auf der Route Orel, Smolensk, Brest, Grajewo. Die Station Orel (Moskau - Kursk - Bahn) ist für den Verkehr über Orel - Smolensk-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel zu streichen.

Direktion. (1232 H&V)

Berlin - Norddeutscher Güter - Tarif. Am 1. Juni 1890 erscheint der Nachtrag II, welcher Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarife enthält. Druckexemplare können durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie durch das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, im Mai 1890. (1233 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1890. Durch die in Nr. 21 des Centralblattes für das Deutsche Reich veröffentlichten, mit dem 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Aenderungen des § 35 und der Anlage D des Eisenbahn-Betriebsreglements werden auch die bezüglichen Vorschriften des vorbezeichneten Tarifs abgeändert. Die neuen Bestimmungen werden in dem nächsten Tarifnachtrag zum Abdruck gelangen. Nähere Auskunft ertheilen auf Erfordern die Güter-Abfertigungsstellen.

Berlin, den 29. Mai 1890. (1234 MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. Juni d. J. wird der Nachtrag IV zum Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen eingeführt.

Er enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze:

a) für die an der Strecke Cöthen - Aken gelegenen Stationen Aken und Trebbichau des Direktionsbezirks Erfurt;
b) für die an der Neubaustrecke Pratau-Torgau gelegenen Stationen Dommitzsch, Elsnig=Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz=Elbe und Wörblitz des Direktionsbezirks Erfurt;
c) für die Stationen Ostönnen des Direktionsbezirks Elberfeld;
d) für die an der Neubaustrecke Sarnau-Frankenberg gelegenen Stationen Birkenbringhausen, Ernsthausen, Frankenberg, Münchhausen, Simtshausen und Wetter (Hessen) des Direktionsbezirks Elberfeld;
e) für die an der Neubaustrecke Bensberg-Immekeppel gelegenen Stationen Forsbach, Hoffnungsthal, Immekeppel, Rösrath und Unter=Eschbach des Direktionsbezirks Elberfeld und
f) für die an der Neubaustrecke Hemer-Sundwig gelegene Station Sundwig des Direktionsbezirks Elberfeld.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die unter b, d, e und f bezeichneten Stationen kommen erst mit dem Tage der Eröffnung der letzteren zur Anwendung.

Ausserdem wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. die Entfernung Bensberg-Pegau von 437 in 537 km abgeändert.

Elberfeld, den 29. Mai 1890. (1235)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.)-Altona. Die Stationen Dorstfeld, Dortmund K. M., Essen Rh., Essen Rh. (Filiale Krupp), Hamm, Oberhausen K. M., Osnabrück K. M., Präsident, Ruhrort Rhein, Schalke und Sterkrade des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) werden vom 1. Juni d. J. ab in den im obengenannten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 14 für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, Eisen- und Stahldraht, verpackt etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern einbezogen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 31. Mai 1890. (1236)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit 15. Juli n. St. 1890 werden die in den Tarifen für den Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenzverkehr:

a) Tarife und Transportbestimmungen für Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreich und Südwestrussland vom 1. Mai n. St. 1886 sammt Nachträgen;
b) Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886 sammt Nachträgen;
c) Spezialtarif für den Transport von Mineralölen von den Odessaer Stationen nach Oesterreichischen Stationen vom 1/13. Juli a/n. St. 1887 sammt Nachtrag;
d) Spezialtarif für den Transport von Mineralölen von der Station Soljanaja Pristan nach Oesterreichischen Stationen vom 1. Dezember n. St. 1887

enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn ausser Kraft gesetzt.

Wien, den 28. Mai 1890. (1237)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Chemins de fer Grand Central Belge. L'Administration introduira le 1er Juin prochain, un 7e supplément au tarif général publié le 10 Octobre 1884, pour le transport des marchandises, etc. de gare Belge à gare Néerlandaise et Allemande de son réseau.

Bruxelles, le 28 Mai 1890. (1238)
Le Directeur du Service Commercial.

3. Generalversammlungen.

Die XX. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Montag, den 30. Juni d. J.,
Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamtes zu Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1889/90,
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Wahl eines durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidenden Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 28. Mai 1890. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen des Aufsichtsraths
der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen ordentlichen Genossenschafts-Versammlung, welche am

19. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr zu Bingen (Bahnhofsgebäude)

stattfinden wird, gemäss § 6 des Genossenschaftsstatuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Rechnung für 1889. Bericht des Prüfungsausschusses.
3. Nachtragsbewilligung von Verwaltungskosten für 1889.
4. Feststellung des Voranschlages für 1891.
5. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern und Schiedsgerichts-Beisitzern.
6. Wahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1890.
7. Beschlussfassung über anderweite Anrechnung der Fahr - Uebernachtungs- und Mittagsgelder bei dem Umlageverfahren.
8. Ausscheiden der im laufenden Jahre verstaatlichten Preussischen und

Mecklenburgischen Eisenbahnen aus der Berufsgenossenschaft.
9. Antrag auf Nichtverfolgung eines Erstattungsanspruches.
Lübeck, den 31. Mai 1890. (1240)
Der Genossenschaftsvorstand.
Brecht,
Vorsitzender.

4. Verkauf von Altmaterialien.
Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Tilburg und in Zwolle vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in fünfzehn Loosen zu vergeben.
Die Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 2. Juni bis zum 18. Juni d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.
Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Tilburg und in Zwolle.
Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 18. Juni d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.
Die Submittenten sind bis zum 28. Juni d. J. an ihre Offerten gebunden.
Utrecht, 28. Mai 1890. (1241)
Der Generaldirektor.

Verkauf von Altmaterialien. Die in den diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.
Die Abgabe von Verzeichnissen zu ausgebotenen Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfrage unentgeltlich durch die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz.
Kaufsangebote sind bis
Mittwoch, den 25. Juni 1890,
Mittags 12 Uhr,
portofrei an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen.
Chemnitz, am 30. Mai 1890. (1242JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz, betr. Pauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 44. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripta dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Berlin, den 7. Juni 1890.

Inhalt:

Doppellokomotiven.

In einem Vortrag, welcher in Nr. 32 und 33 d. Ztg. in vortrefflicher Uebersetzung wiedergegeben ist, leistete der berühmte Amerikanische Eisenbahningenieur Edward Bates Dorsey vor der „British Association“ den überraschenden Nachweis, dass die Betriebskosten der billig gebauten Amerikanischen Eisenbahnen viel geringer sind, als die der mustergültig angelegten Englischen Linien, und dass infolge dessen die ersteren auch viel billiger tarifiren können. Diese Thatsache führt Dorsey im wesentlichen auf die vortheilhaftere Konstruktion der Amerikanischen Fahrbetriebsmittel zurück, welche sämmtlich mit Drehgestellen versehen sind, während die grösseren Wagen mit höherer Tragfähigkeit ein günstigeres Verhältniss zwischen Eigengewicht und Nutzlast ergeben und die schwereren, langsamer fahrenden Lastenzüge durch Lokomotiven von ausserordentlicher Leistungsfähigkeit fortbewegt werden. So werden in Amerika die freilich meistens nothgedrungenen Sünden der Bahningenieure durch die Tugenden und Talente der dortigen Maschinenbeflissenen wieder gut gemacht und zwar in einer Weise, welche ihren Europäischen Kollegen hohe Achtung einflössen muss.

Das Alpha und Omega der ganzen Eisenbahnkunst ist offenbar in der einfachen Frage enthalten: Wie viel kostet die Leistung eines Tonnen- oder Personenkilometers? Und wenn man den freien Wahrspruch „rerum cognoscere causas“ — dringe auf den Grund der Dinge — hier anwenden will, so wird man allewege finden, dass der Fortschritt und der wirthschaftliche Haushalt im Eisenbahnwesen viel mehr von der Thätigkeit der Maschinenbaukundigen abhängt, als gemeinhin angenommen wird. Auf unserem Festlande kann die Anlage der grossen Transitlinien in ihren Hauptzügen als abgeschlossen betrachtet werden, und mit Ausnahme der Ausführung einiger grosser Gebirgsbahnen, sowie der Stadtbahnen im Umkreise unserer Grossstädte und der Lokal- und Spezialbahnen, welche ebenfalls mehr Sache der Maschinenbauer sind, wird die Bauthätigkeit der Bahningenieure kaum mehr so stark beansprucht werden. Mit um so grösserer Macht tritt aber an die Konstrukteure der Betriebsmittel die Aufgabe heran, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahnen zu steigern, die Betriebs- und Unterhaltungskosten des Fahrparkes und die todten Lasten zu vermindern, das Bahngestänge zu schonen, und so durch Einschränkung der Gesammt - Transportkosten zwischen Erzeuger und Verzehrer die erreichbar billigsten Frachten zu erzielen. Bei Entwurf neuer Eisenbahn-Betriebsmittel sollten aber, so viel als thunlich und überhaupt erreichbar, die folgenden Hauptziele angestrebt werden:

I. Abschaffung der Tender durch Verlegung der Vorräthe auf den eigentlichen Motor, welcher zu diesem Behufe mit einem Drehgestell, nöthigenfalls mit einem Motoren-Drehgestell zu versehen ist (Doppellokomotive).

II. Vergrösserung der Tragfähigkeit der Güter- und Personenwagen (mehr Raum — mehr

Licht!) unter gleichzeitiger Berücksichtigung des möglich günstigsten Verhältnisses zwischen todter und Nutzlast nach Amerikanischem Muster.

III. Allgemeine Einführung der Amerikanischen Drehgestelle mit minimalem festen Achsenstand behufs Verminderung der Zugwiderstände und der Materialabnutzung.

IV. Abschaffung des Doppelbuffersystems und Einführung der Amerikanischen elastischen Central-Zug- und Stossvorrichtungen.

Wir wollen einstweilen bei unserem Hauptthema, der Lokomotive, verweilen.

Die Verwendung von Tenderlokomotiven — im Gegensatz zu den Lokomotiven mit Schlepptendern — findet immer mehr Verbreitung, sowohl beim Gross- als Kleinbetrieb. Einsichtsvolle Konstrukteure, wie Krauss in München, verdanken der beharrlichen und folgerechten Ausbildung der Tendermaschinen den eigentlichsten Grund ihrer grossen Erfolge. Die letzte Pariser Ausstellung zeigte viele und schöne Muster von grossen und kleinen Tendermaschinen und die Fachpresse des In- und Auslandes zollt denselben immer mehr Aufmerksamkeit. In Amerika werden die mächtigsten Tenderlokomotiven beim Uebergang der Rocky Mountains und der Cordilleras verwendet. Die Mexikanischen Bahnen mit langen Steigungen von 40 ‰ und Bogen von 100 m Halbmesser werden mit Doppel-Tenderlokomotiven von Fairlie betrieben.

Die Doppellokomotiven von Mallet, von denen zur Zeit bereits 40 Stück in verschiedenen Stärken und Spurweiten, theils im Betrieb, theils in Deutschen, Französischen, Belgischen und Amerikanischen Lokomotivfabriken im Bau sind*), gehören zu den viercylindrigen Tendermaschinen mit einem Motoren-Drehgestell, und können in vortheilhaftester Weise nach dem Compound- oder Verbundsystem eingerichtet werden.

In nebenstehender Tabelle ist eine Vergleichung der Hauptverhältnisse von 1 : 100 von gewöhnlichen und vierachsigen Doppellokomotiven enthalten, wobei für erstere die Normalmaschinen der Preussischen Staatsbahnen zu Grunde gelegt sind und werden aus dieser Zusammenstellung die Vortheile der Doppellokomotiven wohl ohne weiteres ersichtlich.

Die Gewichte der in den Rubriken II und IV angegebenen Doppellokomotiven sind allerdings erst annähernd berechnet worden, allein eine etwaige und wahrscheinliche Gewichtsüberschreitung kann in diesen Fällen um so weniger beanstandet werden, weil es sich um Tenderlokomotiven handelt, bei denen eine Gewichtsabnahme durch den Verbrauch an Vorräthen sofort eintritt. (Auffallend und sehr bezeichnend ist das ans der Tabelle ersichtliche fast ganz gleiche Gesammt-Leergewicht der vier Motoren.)

Die grosse Ueberlegenheit der Doppellokomotiven kommt aber in folgenden Hauptpunkten zum deutlichsten Ausdruck:

1. Einschränkung der todten Motorengewichte bei gleichzeitiger Steigerung der Adhäsions-Nutzbelastungen.

2. Weniger und gleichmässiger belastete Achsen von einheitlicher, vollkommen ebenmässiger Ausführung.

3. Grössere Stabilität der Maschine infolge des verlängerten Gesammt-Radstandes.

4. Leichtere Bogenfahrt infolge des verkürzten Radstandes.

Vergleichende Zusammenstellung von gewöhnlichen und Doppellokomotiven.

Hauptverhältnisse der Typen		I. Preussische Normal-Personenzuglokomotive	II. Personenzug-Doppeltenderlokomotive (Entwurf)	III. Preussische Normal-Güterzuglokomotive	IV. Güterzug-Doppeltenderlokomotive (im Bau)
Cylinderdurchmesser	mm	400	440/700	450	355/520
Kolbenhub	„	560	610	630	630
Triebraddurchmesser	„	1 730	1 850	1 330	1 280
Fester Radstand	„	4 500	2 500	3 400	1 800
Gesammt-Radstand	„	4 500	8 000	3 400	6 300
Heizfläche, Feuerbuchse	m^2	6,80	13,00	7,78	8 00
„ Röhren-	„	96,43	102,00	117,01	117,00
„ Gesammt-	„	103,23	115,00	124,79	125,00
Rostfläche	„	1,87	2,25	1,53	1,75
Dampfdruck	Atm.	12	12	12	12
Effektive Zugkraft $\frac{(0,5 . p . d^2 . h)}{D}$	kg	3 100	7 600	5 750	6 700
Raum für Speisewasser	t	10,5	8	10,5	5,8
„ „ Kohlen	„	4	2	4	2,2
Gesammt-Dienstgewicht mit Tender im Maximum	„	64,2	60	67	58
Maschinen-Dienstgewicht im Maximum	„	35,7	60	38,5	58
„ „ Minimum	„	35,7	50	38,5	50
„ -Adhäsionsgewicht im Min.	„	24	50	38,5	50
„ -Leergewicht	„	31,4	46	33,1	45
Gesammt-Leergewicht m. Tender	„	45,4	46	47,1	45
Anzahl der Maschinenachsen		3	4	3	4
Gesammtzahl der Maschinen- und Tenderachsen		6	4	6	4

5. Theilbarkeit der effektiven Gesammt-Zugkraft auf zwei Motorengruppen und entsprechende Verminderung der inneren Maschinenwiderstände.

6. Geringere Materialabnutzung des Gehwerkes und somit weniger Reparaturkosten desselben.

7. Zweckmässigere Kesselanlage durch Ausdehnung des Kesselbaues in der Längsrichtung, bezw. Verlängerung der Feuerbuchse in den cylindrischen Kesseltheil, daher bessere Ausnutzung der Heizgase.

8. Vorhandensein einer Reservezugkraft und entsprechend geringere Beanspruchung der Maschinenorgane bei Ausübung der normalen Zugkraft.

9. Vortheilhafteste Einrichtung des Compound- oder Verbundsystems, indem durch den Verbinder zwischen den zwei Motorengruppen eine Art selbstthätiger Kraftregulator hergestellt wird und bei einem allfälligen Schleudern der Hochdruckmaschine sofort eine vermehrte Leistung der Niederdruckcylinder eintritt.

Diesen ganz unbestreitbaren Vorzügen der Doppellokomotiven gegenüber könnte das doppelte Triebwerk beanstandet werden. Von der grösseren Schonung des Bahnoberbaues ganz abgesehen, haben aber die in Vergleichung gezogenen vierachsigen Doppellokomotiven 2 Achsen bezw. 4 Räder, 4 Achsbuchsen und 4 Tragfedern weniger als die Normalmaschine.

Die in Rubrik II angegebene vierachsige Personenzug-Doppellokomotive ist vom Verfasser dieses Aufsatzes entworfen worden, und zwar mit Anwendung eines neuen, zum Theil ankerlosen Kesselsystems, welches eine grösste Leistungsfähigkeit mit möglichster Gewichtseinschränkung bietet. Im übrigen ist der Arbeitsvorgang bei dieser Maschine der folgende. Wie beispielsweise bei dem „Dampftender" von Sturrock soll die zweite Motorengruppe, in diesem Fall also die vordere mit den Niederdruckcylindern, nur dann in Thätigkeit treten, wenn eine Steigerung der normalen Zugkraft als auf Steigungen oder bei ungünstigen klimatischen und Witterungsverhältnissen erforderlich ist. Da die Maschine als-

*) Folgende Liste gibt hierüber näheren Aufschluss:

Spurweiten	Anzahl im Betrieb	Anzahl im Bau	zusammen
unter 1 m	16	4	20
1 m	7	2	9
normal	—	11	11
zusammen	23	17	40

dann nach dem sparsameren Verbundsystem arbeitet, wird der mit sehr grossen Feuerbuchsenflächen ausgestattete Kessel genug Dampf, auch für eine vorübergehend beanspruchte doppelte Zugkraftleistung liefern und wird man damit den schädlichen und gefährlichen Vorspanndienst umgehen können. Die Maschine kann indessen durch entsprechende Einstellung des Umschalters auch bei Ausübung der normalen Zugkraft nach dem Verbundsystem arbeiten; es erfolgt alsdann am Umfang eines Maschinenrades nur eine halb so grosse Zugkraftabgabe, als bei einer zweifach gekuppelten gewöhnlichen Maschine mit gleicher Leistung, wodurch die Materialzerstörung von Radreifen und Schienen wesentlich eingeschränkt wird. Auch kann die Doppellokomotive mit zwei freien Triebachsen gebaut werden, indem statt der gekuppelten Achsen 2 Laufachsen eingeschaltet werden. (Man vergleiche den wichtigen Aufsatz über „Unsere Schnellzüge“ in Nr. 38 S. 391 und 392 d. Ztg.) Die ersten Personenzug-Tenderlokomotiven mit Motorendrehgestell und 1,7 m Triebraddurchmesser wurden 1869 von Fairlie für die Grosse Süd- und Westbahn in Irland geliefert. Eine dieser Maschinen war auf der Pariser Ausstellung von 1878 zu sehen.

In Rubrik IV sind die Hauptverhältnisse der vierachsigen Güterzug-Doppellokomotiven dargestellt, welche gegenwärtig für die Schweizerische Centralbahn im Bau sind. Die grosse Doppellokomotive der Gotthardbahn bekommt dagegen auf 2 × 3 Achsen ein mittleres Adhäsionsgewicht von über 80 t und kann demnach ungefähr so viel leisten, als zwei Preussische Normal-Güterzuglokomotiven zusammen. Damit wird eine neue Aera im Betrieb der grossen Gebirgsbahnen sowie in der Förderung mächtiger Güterzüge überhaupt eingeleitet. (Siehe meine Schrift „Die Alpenlokomotive der Zukunft“ Zürich, Orell Füssli & Co. 1876.)

Man wird mir aber nicht zumuthen, dass ich nun mit meinen gepriesenen Doppellokomotiven sämmtliche Normalmaschinen niederrennen wolle. Wer eine 30jährige Lokomotivenpraxis in fast aller Herren und Völker Länder hinter sich hat, wird schlechterdings nüchtern denken müssen. Diejenigen Bahnverwaltungen jedoch, welche auf vielfach gekrümmten und ansteigenden Linien einen sparsameren Betrieb einrichten, oder die Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen steigern wollen, werden bei Neuanschaffungen von Maschinen vor allen Dingen diese steigungs- und kurvenfähigen Doppelmotoren mit zu berücksichtigen haben.

Betreffend die so wünschenswerthe Vergrösserung der Lade- bezw. Tragfähigkeit der Eisenbahn-Transportgefässe ist in Nr. 37 S. 381 d. Ztg. unter dem Titel: „Grosse Eisenbahn-Güterwagen“ auf die Konstruktion von Wagen mit röhrenförmigem Unterbau verwiesen worden, welche ein äusserst günstiges Verhältniss zwischen Eigengewicht und Nutzlast bieten. In derselben Richtung, bezw. nach Amerikanischem Muster wird die Entwickelung unserer grossen Personenwagen sich vollziehen müssen — man denke dabei aber nicht an die plumpen „Pseudoamerikaner“, wie sie in der Schweiz und in Württemberg verkehren — und damit zusammenhängend ist die allgemeine Einführung der Amerikanischen Drehgestelle oder „Bogies“ gegeben.*) Je nach der Anzahl Achsen, mit welcher diese Drehgestelle gebaut werden (und dies gilt sowohl für die Lokomotizen als für die Wagen), ist eine Veränderung der einzelnen Achsendrücke auf die Schienen bei gegebenem Bruttogewicht des Fahrzeuges innerhalb weiter Grenzen ermöglicht; so gibt es Drehgestelle mit 2, 3 und 4 Achsen, oder es können bei aussergewöhnlichen Wagen- oder Lastenverhältnissen je 2 Drehgestelle an jedem Wagenende zusammen verbunden und in deren Mitten centrale Hauptdrehlager eingerichtet werden. Krupp in Essen und das Grusonwerk bei Magdeburg können nur in dieser Weise ihre schwersten Bahntransporte ausführen lassen. Decauville hat auf einer tragbaren Feldbahn von 60 cm Spurweite und auf Schienen von nur 9,5 kg auf das Meter Geschützrohre von 48 t Gewicht auf Wagen mit 4 Drehgestellen von je 4 Achsen befördert! Die Anwendung der Amerikanischen Drehgestelle in ihren verschiedenen eminent praktischen Ausführungen bei Lokomotiven und Wagen ist die natürlichste und einfachste Lösung der Kurvenfrage und hat deshalb auch die weiteste Verbreitung gefunden.

Was endlich die Verwendung der einfachen elastischen Central-Zug- und Stossvorrichtungen anbelangt, so werden dieselben leider einstweilen auf das Gebiet der Lokal- und Strassenbahnen beschränkt bleiben müssen; dagegen können die schädlichen Wirkungen des Doppelbuffersystems zum Theil verbessert werden, wenn beide Buffer auf eine Querfeder stossen, welche gleichzeitig als Zugfeder benutzt werden kann. Es lassen sich indessen Vorrichtungen denken, welche auch die Einstellung von neuen Fahrzeugen nach dem Einbuffersystem in den normalen Wagenpark gestatten würden.

München, im Mai 1890. A. Brunner.

*) Die Englisch-Amerikanische Bezeichnung „Bogie“ rührt von den Wagen her, welche früher unter diesem Namen in den Strassen von Newcastle on Tyne verkehrten. Es ist geschichtlich festgestellt, dass George Stephenson bereits 1830 vorschlug, die Amerikanischen Eisenbahnwagen nach dem Bogiesystem zu bauen. Fairlie nannte seine Doppellokomotiven „Double bogie engines“.

Die Eisenbahnen der Erde 1884—1888 (einschl.).

(Schluss aus Nr. 43.)

Lfde. Nr.	Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1884	1885	1886	1887	1888
		Kilometer				
	I. Europa.					
1	Deutschland:					
	Preussen	21 874	22 352	22 827	23 633	24 332
	Bayern	5 020	5 087	5 174	5 206	5 350
	Sachsen	2 178	2 203	2 233	2 284	2 325
	Württemberg	1 442	1 442	1 461	1 461	1 473
	Baden	1 329	1 331	1 347	1 414	1 414
	Elsass-Lothringen	1 313	1 347	1 425	1 438	1 457
	UebrigeDeutscheStaaten	3 623	3 810	4 057	4 319	4 475
	Zusammen Deutschland	36 779	37 572	38 524	39 785	40 826
2	Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosnien usw.	22 073	22 613	23 390	24 705	25 731
3	Grossbritannien u. Irland	30 371	30 862	31 125	31 521	31 897
4	Frankreich	31 216	32 491	33 345	34 227	35 264
5	Russland einschl. Finnland	25 767	26 847	27 355	28 517	29 410
6	Italien	10 065	10 484	11 387	11 689	12 351
7	Belgien	4 366	4 409	4 604	4 760	4 828
8	Niederlande einschl. Luxemburg	2 654	2 800	2 865	2 957	3 000
9	Schweiz	2 854	2 854	2 885	2 919	2 974
10	Spanien	8 684	8 933	9 222	9 422	9 669
11	Portugal	1 527	1 529	1 577	1 804	1 913
12	Dänemark	1 900	1 942	1 965	1 965	1 969
13	Norwegen	1 562	1 562	1 562	1 562	1 562
14	Schweden	6 600	6 892	7 277	7 388	7 527
15	Serbien	244	385	427	517	526
16	Rumänien	1 602	1 682	1 940	2 405	2 475
17	Griechenland	175	323	515	613	670
18	Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	1 394	1 394	1 394	1 394	1 649
19	Malta	—	—	11	11	11
	Zusammen Europa	189 833	195 574	201 370	208 161	214 252

Lfde. Nr.	Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1884	1885	1886	1887	1888
	II. Amerika.					
20	Vereinigte Staaten	201 735	207 508	222 010	241 210	251 292
21	Britisch-Nordamerika	15 540	16 330	17 211	19 883	20 442
21a	Neufundland	80	145	145	145	145
22	Mexiko	5 200	5 600	5 750	6 562	6 723
23	Mittelamerika*)	566	618	677	800	858
24	Vereinigte Staaten von Columbien	265	265	265	287	342
25	Cuba	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
26	Venezuela	138	153	164	293	400
27	Haïti**)	80	80	80	115	115
28	Portorico	18	18	18	18	18
29	Brasilien	6 115	7 062	7 669	8 486	8 930
30	Argentinische Republik	4 100	5 484	5 965	6 446	7 256
31	Paraguay	72	72	72	72	152
32	Uruguay	470	500	556	556	642
33	Chile	1 850	2 100	2 695	2 838	2 900
34	Peru	1 309	1 309	1 309	1 347	1 347
35	Bolivia	56	70	70	70	130
36	Ecuador	69	69	79	151	204
37	Britisch-Guyana	35	35	35	35	35
38	Jamaika, Barbados, Trinidad, Martinique	160	228	300	429	474
	Zusammen Amerika	239 458	249 246	266 670	291 343	304 005
	III. Asien.					
39	Britisch-Indien	18 550	19 308	20 728	22 665	23 359
39a	Ceylon	260	289	289	289	289
40	Kleinasien	372	372	500	598	658
41	Russisches Transkaspien	231	500	1 070	1 277	1 433
42	Persien	—	—	—	—	18
43	Niederländisch-Indien	1 150	1 150	1 160	1 160	1 227
44	Japan	426	559	692	935	1 160
45	Malayische Staaten	—	13	45	45	50
46	China (Stammland)	11	11	11	45	138
47	Conchinchina und Pondichéry	83	83	83	83	83
	Zusammen Asien	21 083	22 285	24 578	27 097	28 415
	IV. Afrika.					
48	Aegypten	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
49	Algier und Tunis	1 935	2 061	2 312	2 480	2 850
50	Kapkolonie	2 487	2 793	2 795	2 795	2 858
51	Natal	172	186	313	350	350
52	Südafrikanische Republik	—	—	—	81	81
53	Mauritius, Réunion, Senegalgebiet	270	492	591	670	670
	Zusammen Afrika	6 364	7 032	7 511	7 876	8 309
	V. Australien.					
54	Neuseeland	2 527	2 662	2 912	2 977	3 007
55	Victoria	2 676	2 697	2 820	3 137	3 487
56	Neu-Süd-Wales	2 715	2 860	3 113	3 348	3 643
57	Süd-Australien	1 704	1 711	2 224	2 340	2 614
58	Queensland	1 942	2 308	2 502	2 840	3 107
59	Tasmania	348	413	488	512	526
60	West-Australien	222	296	325	374	406
	Zusammen Australien	12 134	12 947	14 384	15 528	16 790
	Wiederholung.					
I.	Europa	189 833	195 574	201 370	208 161	214 252
II.	Amerika	239 458	249 246	266 670	291 343	304 005
III.	Asien	21 083	22 285	24 578	27 097	28 415
IV.	Afrika	6 364	7 032	7 511	7 876	8 309
V.	Australien	12 134	12 947	14 384	15 528	16 790
	Zusammen auf der Erde	468 872	487 084	514 513	550 005	571 771

*) Guatemala, Salvador, Costarica, Nicaragua, Honduras.
**) Dominikanische Republik (östlicher Theil der Insel Haïti).

Das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse und zur Bevölkerungszahl der einzelnen Länder stellt sich in den fraglichen Jahren wie folgt:

Länder	Zuwachs von 1884—1888		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1888 Bahnlänge auf je	
	im ganzen	in Prozent	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahl in 1 000	100 qkm	10 000 Einw.
I. Europa.	km		(abgerundet)		km	
Deutschland:						
Preussen	2 458	11,2	348 300	29 086	7,0	8,4
Bayern	330	6,6	75 900	5 505	7,0	9,7
Sachsen	147	6,8	15 000	3 308	15,5	7,0
Württemberg	31	2,2	19 500	2 025	7,6	7,3
Baden	85	6,4	15 100	1 623	9,4	8.7
Elsass-Lothringen	144	11,0	14 500	1 571	10,0	9,3
Uebrige Deutsche Staaten	852	23,5	52 300	4 902	8,6	9,1
Zus. Deutschland	4 047	11,0	540 600	48 020	7,6	8,5
Oesterreich-Ungarn einschl. Bosnien usw.	3 658	16,6	673 400	42 063	3,8	6,1
Grossbritannien u. Irland	1 526	5,0	315 000	37 810	10,1	8,4
Frankreich	4 048	13 0	528 900	38 219	6,7	9.2
Russland einschl. Finnland	3 643	14,1	5 390 000	91 956	0,5	3.2
Italien	2 286	22,7	296 300	30 565	4,2	4.0
Belgien	462	10,6	29 500	6 030	16,4	8,0
Niederlande einschl. Luxemburg	346	13,0	35 600	4 719	8,5	6,4
Schweiz	120	4,2	41 300	2 934	7,2	10,1
Spanien	985	11,3	514 000	17 545	1,9	5,5
Portugal	386	25 3	92 100	4 708	2,1	4,1
Dänemark	69	3,6	38 300	2 108	5,1	9,3
Norwegen	—	—	325 400	1 969	0,5	7,9
Schweden	927	14,0	450 600	4 735	1,7	15,9
Serbien	282	115,6	48 600	2 014	1,1	2,6
Rumänien	873	54 5	127 600	5 376	1,9	4,6
Griechenland	495	282.9	64 700	2 019	1,0	3,3
Europ. Türkei, Bulgarien, Rumelien	255	18,3	272 100	7 641	—	—
Malta	11	—	300	161	3,7	—
Zusammen Europa	24 419	12,9	9 784 300	350 592	2,2	6,1
II. Amerika.						
Vereinigte Staaten	49 557	24,6	9 212 300	62 921	2,7	40,0
Brit.-Nordamerika	4 902	31,5	8 822 600	4 816	0,2	42,4
Neufundland	65	81,3	110 700	198	0,1	7,3
Mexiko	1 523	29,3	1 946 300	11 487	0,3	5,9
Mittelamerika	292	51.6	445 900	2 834	0,2	3 0
Columbien	77	29,0	1 118 100	3 920	—	0,9
Cuba	—	—	118 800	1 522	1,3	10,5
Venezuela	262	190,0	1 539 400	2 198	—	1.9
Haïti	35	43,8	45 200	504	0,2	2.3
Portorico	—	—	9 300	755	0,2	0.2
Brasilien	2 815	46 0	8 337 200	14 602	0,1	6,1
Argentinien	3 156	77,0	2 789 400	3 808	0,3	19,1
Paraguay	80	111,1	238 300	330	0,1	4,6
Uruguay	172	36 6	186 900	651	0,3	9,9
Chile	1 050	56,8	776 000	2 527	0,4	11,5
Peru	38	2,9	1 049 300	2 972	0,1	4,5
Bolivia	74	132,1	1 139 300	1 432	—	0.9
Ecuador	135	195,7	650 900	1 505	—	1,4
Britisch-Guyana	—	—	221 200	274	—	1,3
Jamaika, Barbados, Trinid., Martinique	314	196.2	—	—	—	—
Zusammen Amerika	64 547	27,0	—	—	—	—
III. Asien.						
Britisch-Indien	4 809	25,9	3 833 600	258 511	0,6	0 9
Ceylon	29	11.1				
Kleinasien	286	76,9	—	—	—	—
Russ. Transkaspien	1 202	520,3	554 900	430	0,3	33,3
Persien	18	—	1 648 200	7 654	—	—
Niederländ.-Indien	77	6,7	131 700	21 998	0 9	0,6
Japan	734	172,3	382 400	39 069	0,3	0 3
Malayische Staaten	50	—	—	—	—	—
China (Stammland)	127	1154,5	4 024 700	381 555	—	—
Cochinchina usw.	—	—	60 100	2 017	—	—
Zusammen Asien	7 332	34,8	—	—	—	—

Länder	Zuwachs von 1884—1888 im ganzen	Zuwachs von 1884—1888 in Prozent	Der einzelnen Länder Flächengrösse qkm	Der einzelnen Länder Bevölkerungszahl in 1 000	Es trifft Ende 1888 Bahnlänge auf je 100 qkm	Es trifft Ende 1888 Bahnlänge auf je 10 000 Einw.
IV. Afrika.						
Aegypten	—	—	—	—	—	—
Algier und Tunis .	915	47,3	783 000	5 460	0,4	5 2
Kapkolonie. . . .	371	14,9	563 100	1 337	0,5	20,7
Natal	178	103,5	48 600	481	0,7	7,3
Südafrik. Republik	81	—	315 600	610	—	—
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet . .	400	148,1	—	—	—	—
Zusammen Afrika	1 945	30,6	—	—	—	—
V. Australien.						
Neuseeland. . . .	480	19,0	270 000	631	1,1	47,7
Victoria	811	30 3	227 600	1 091	1,6	32,0
Neu-Süd-Wales . .	928	34.2	800 700	1 086	0.5	33,6
Süd-Australien . .	910	53,4	2 339 800	318	0,1	82,2
Queensland. . . .	1 165	60,0	1 730 600	388	0,2	80,1
Tasmania	178	51.1	68 300	146	0,8	36,0
West-Australien. .	184	82,9	2 527 500	42	—	96,7
Zusam. Australien	4 656	38,4	7 964 500	3 702	0,2	45,4
Wiederholung.						
Europa	24 419	12.9	9 784 300	350 592	2,2	6,1
Amerika	64 547	27,0	—	—	—	—
Asien	7 332	34.8	—	—	—	—
Afrika.	1 945	30,6	—	—	—	—
Australien	4 656	38,4	7 964 500	3 702	0,2	45.4
Zusam. auf der Erde	102899	21.9	—	—	—	—

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion — linksrheinische — zu Köln) und Nr. 41 (Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrheinische — zu Köln) neu, sowie der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), je der III. Nachtrag zu den Vereins - Kilometerzeigern Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) und Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen), der VI. Nachtrag zu dem Vereins - Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) und der XIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben worden.

Ferner ist das alphabetische Verzeichniss der Stationen und Haltestellen (Nr. 130 der Sammlung von Vereins - Kilometerzeigern) neu aufgestellt und an diejenigen Vereins - Verwaltungen, welche Exemplare von dieser Drucksache bestellt hatten, vertheilt worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 32, 40 und 41 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen), Nr. 57 (K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn), Nr. 75 a (Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterreichisches Netz), Nr. 75 b (Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Ungarisches Netz) und Nr. 94 (Königlich Rumänische Eisenbahnen) neu, sowie zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den XVIII. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse werden die auf diesen Drucksachen näher bezeichneten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse nebst Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2339 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2341 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Einführung des Kreuzer-Zonentarifs auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das Gesetz vom 25. Mai d. J. R.-G.-Bl. Nr. 89, womit einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15/7. 1877 R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung, abgeändert werden, wurde am 28. Mai d. J. publizirt und tritt mit dem 16. d. Mts. in Geltung. Zugleich sind die diesbezüglichen Kundmachungen der Generaldirektion der Staatsbahnen erschienen. Für den Wiener Lokalverkehr, welcher bei Anwendung des Kreuzertarifs eine Vertheuerung erfahren würde, ist ein neuer ermässigter Spezialtarif aufgestellt worden, welcher gleichfalls publizirt wird.

Auf Grund des Gesetzes über den neuen Personen- und Gepäcktarif mussten die geltenden Detailbestimmungen einer entsprechenden Umarbeitung unterzogen werden. In einem besonderen Hefte, welches gleichzeitig ausgegeben wurde, sind nun die Anweisungen für die Bildung der neuen Fahrpreise und die Bestimmungen enthalten, welche betreffen: die Ausgabe von Jahreskarten; ermässigte Fahrpreise; Separatkupees, Separatwagen und Separatzüge; das Unterbrechen der Fahrt; das Einsteigen ohne Fahrkarte, den Uebertritt in höhere Wagenklassen oder in Schnellzüge, die Weiterfahrt mittelst Nachzahlung; das Verfahren gegen Reisende ohne Fahrkarte oder mit ungültiger Fahrkarte; endlich die Rückzahlung von Fahrgebühren. Daran reihen sich Bestimmungen über den Gepäcktransport.

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg.

Das R.-G.-Bl. Nr. 85 vom 28. Mai d. J. veröffentlicht die Konzessionsurkunde für dieses Unternehmen. Konzessionäre sind die Bezirksvertretung und die Marktgemeinde Luttenberg. Die Bahn ist normalspurig herzustellen. Die gewährten Begünstigungen bestehen in den üblichen Befreiungen von Stempeln und Gebühren, sowie von der Erwerb- und Einkommensteuer auf 25 Jahre. Der Bau muss bis längstens 15. Oktober 1890 vollendet sein. Die Länge der Linie beträgt 25,7 km. Die Konzessionäre sind berechtigt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist nur gestattet, wenn deren Verzinsung und Tilgung gesichert erscheint. Dagegen dürfen Prioritätsaktien ausgegeben werden.

Dotirung der Grenzstationen mit Dampf-Desinfektionsapparaten und diesfällige Nachweisungen.

Schon Anfangs 1889 wurde die Anschaffung von solchen Apparaten und später eine Instruktion für deren Handhabung vom K. K. Handelsministerium ausgegeben. Dasselbe hat nun aus Sanitätsrücksichten angeordnet, dass die nächst den Auslandsgrenzen insbesondere die nächst der Italienischen, Russischen und Rumänischen Grenze befindlichen Maschinenstationen, in welchen der zur Desinfektion erforderliche Wasserdampf ohne Störung des Bahnbetriebes einer Lokomotive entnommen werden kann, für die Dotirung mit Dampf-Desinfektionsapparaten in erster Linie ins Auge gefasst und dass alljährlich periodische Nachweisungen über den Stand und die Vertheilung der Desinfektionsapparate vorgelegt werden sollen.

Beförderung der Gendarmerie mit Schnell- und Lastzügen.

Das K. K. Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen erinnert, dass der zur Hintanhaltung von Ruhestörungen beorderten Gendarmerie die Benutzung der Schnellzüge zu gestatten ist, nachdem der bahnseitige Vorbehalt der zeitweiligen Ausschliessung der Militärbeförderung mit Schnellzügen in dem betreffenden Uebereinkommen bei dringender Gefahr keine Anwendung finden darf. Die Bahnen sind weiter verpflichtet, allen Sicherheitsorganen die Fahrt mit Güterzügen im Kondukteurwagen zu gestatten, wenn kein anderer Personenwagen beim Zuge ist.

Termine für die Vornahme von Lokomotivkesselproben und Revisionen sowie der Lokomotivprüfungen.

Die K. K. Generalinspektion hat angeordnet, dass die Eingaben wegen Vornahme dieser vorgeschriebenen Proben und Revisionen bezw. Prüfungen vor dem 1. und 15. eines jeden Monats mit der Angabe des Tages zu überreichen sind, an welchem in der ersten oder zweiten Hälfte des darauf folgenden nächsten Monats die Lokomotivkessel oder Lokomotiven für die betreffende Amtshandlung bereit stehen.

Rechnungsabschluss und statistische Ausweise der Krankenkassen.

Auf Grund des Oesterreichischen Gesetzes vom 30. März 1888 R.-G.-Bl. Nr. 33 wurden die Bahnverwaltungen bezw. die Arbeiter-Krankenkassenausschüsse von der K. K. Generalinspektion angewiesen die von diesem Gesetze vorgeschriebenen Rechnungsabschlüsse und Nachweisungen alljährlich spätestens am 31. Mai vorzulegen. Die Dotirung des Reservefonds, die Organisirung des ärztlichen Dienstes, der Krankenkontrole und die Beziehungen zu den Krankenanstalten und Apotheken sind in diesen Vorlagen besonders nachzuweisen bezw. darzustellen.

Der Zonentarif in Ungarn.

Seit der Einführung dieses Tarifes in Ungarn wurde der grösste Personenverkehr am Pfingstsonntag erreicht. Vom 1. August 1889 (dem Tage der Einführung des Zonentarifes) bis 20. Mai 1890 wurden 6 790 866 Personen und 91 120 Stücke Gepäck mehr befördert als in den gleichen Perioden der Vorjahre. Im Personenverkehre wurde eine Mehreinnahme von 1 162 804 fl., im Gepäckverkehre von 138 619 fl. erzielt. Es wurden vom 10. bis 20. Mai allein 243 790 Personen mehr befördert als im Vorjahre.

Pfingstverkehr.

Die prachtvollen Pfingsttage haben wohl allen Eisenbahnen einen ungewöhnlich starken Personenverkehr gebracht, welcher auch, wenn man von dem tief zu beklagenden Unglücke bei R.-Palota absieht, bei welchem 4 Personen getödtet und mehrere verwundet wurden, durchweg glatt abgewickelt und bewältigt werden konnte. Die grössten Massen waren natürlich von und nach Wien zu bewegen. Sowohl die Südbahn als die Staatsbahnen erklären, dass der diesjährige Pfingstverkehr alle früheren Jahre übertroffen hat. Im Wiener Lokalverkehre der Südbahn wurden am 24., 25. und 26. Mai d. J. zusammen 268 574 Personen mit 1 404 Zügen befördert, die grösste Leistung, welche die Südbahn bisher im Lokalverkehre aufzuweisen hat. Die Personenfrequenz der Staatsbahnen betrug auf dem Westbahnhofe 193 990 und auf dem Kaiser Franz Josefbahnhofe 88 530 Passagiere; dieselbe hat sich gegen jene im Vorjahre abermals gesteigert und war die höchste seit dem Bestande der Kaiserin Elisabethbahn und der Kaiser Franz Josefbahn. Die Südbahn verzeichnete im Jahre 1889 für die beiden Pfingsttage einen Verkehr von 201 800 Personen; die Staatsbahnen wiesen eine Frequenz von rund 200 000 Personen aus.

Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn am 21. Mai d. J.

Laut Direktionsbericht ist das Betriebsergebniss für 1889 trotz der schlechten Ernte günstiger als im Vorjahre. Nach der Bilanz beziffert sich die Roheinnahme für 1889 auf 3 630 015 fl., die Ausgabe auf 2 559 626 fl., der Ueberschuss beträgt daher 1 070 388 fl. Die Roheinnahme der Ungarischen Linie der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (deren Betrieb die Ungarische Nordostbahn führt) beziffert sich auf 472 837 fl., die Ausgabe auf 643 977 fl. Die Einführung des Zonentarifes gab dem Personenverkehre einen bedeutenden Aufschwung, da die Zahl der beförderten Personen vom 1. August bis Ende Dezember 1889 470 943 mehr beträgt als im Jahre 1888, die Mehreinnahmen hierfür betragen 81 583 fl. Der Direktionsbericht hebt hervor, dass das ganze Reinerträgniss für 1889 1 289 765 fl. beträgt, wozu von der Regierung als Staatsgarantie noch 1 744 671 fl. in Silber und 535 329 fl. in Gold beansprucht werden, um die Zinsen und die Tilgungsquoten zahlen zu können. Es sollte hierauf die Wahl der Direktionsmitglieder vorgenommen werden, welche jedoch mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung dieser Bahn unterblieb, worüber in der ausserordentlichen Generalversammlung am 19. d. Mts. entschieden werden soll.

Generalversammlung der Lokalbahn Szatmar-Grossbánya am 22. Mai d. J.

Nach Direktionsbericht für 1889 beziffert sich die Betriebseinnahme mit 129 100 fl., die Ausgabe mit 63 480 fl., der Ueberschuss beträgt somit 65 620 fl. Davon wurden 3 950 fl. zur Begleichung der an die Ungarische Nordostbahn zu zahlenden letzten Rate, 1 500 fl. zur Gründung eines Investitions- und Erneuerungsfonds, 3 220 fl. zur Zahlung der Amortisationsquote für die im Jahre 1889 aufgenommenen 60 000 fl., 7 000 fl. für die zum Schutze des Bahnkörpers schon früher bewilligten Investitionen, 1 900 fl. für die am 1. Juli 1890 auszuloosenden und am 1. Januar 1891 einzulösenden Prioritätsaktien, 44 634 fl. für die 6 % Dividende der Prioritätsaktien verwendet und endlich der Rest von 4 310 fl. auf neue Rechnung übertragen.

Generalversammlung der Szilágysäger Lokalbahngesellschaft am 23. Mai d. J.

Dem Jahresberichte für 1889 zufolge betrugen die Einnahmen 105 830 fl. (3 220 fl. mehr als im Vorjahre), die Ausgaben 66 225 (+ 2 330) fl., daher der Ueberschuss 39 605 (+ 890) fl. Auf die Prioritätsaktien werden statt 6 nur 2,5 %, d. i. 37 477 fl. ausgezahlt.

Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn am 28. Mai d. J.

Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht für das Jahr 1889 zur genehmigenden Kenntniss. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurde beschlossen: 1. Den am 1. Juli d. J. fälligen Kupon der Stammaktien mit 4,50 fl. einzulösen und den Betrag von 18 247 fl. auf neue Rechnung vorzutragen; 2. den am 1. Juli d. J. fälligen Kupon der Aktien Lit. B mit 11 fl. einzulösen und den Betrag von 145 916 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn am 28. Mai d. J.

Die Versammlung genehmigte unter Umgangnahme von der Verlesung des Geschäftsberichtes den Rechnungsabschluss für das Jahr 1889. Sie genehmigte auch den Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des Aktienkupons, dahin gehend, den am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkupon mit 4 fl. Oe. W. einzulösen.

Generalversammlung der Südbahn am 29. Mai d. J.

Von der Verlesung des Jahresberichtes für 1889 wurde Umgang genommen.

Bevor der Präsident die Debatte über die vom Revisionsausschusse beantragte Ertheilung des Absolutoriums eröffnete, machte er folgende Mittheilung über die Frage der Prioritätenkonversion:

Es wurden von verschiedenen Seiten und auch aus Aktionärkreisen Anfragen an den Verwaltungsrath gestellt, ob er nicht gesonnen sei, dem erfolgreichen Beispiele anderer Gesellschaften folgend, eine Konversion der 5 % Anleihe anzubahnen, um die durch die Goldzahlung herbeigeführten Lasten zu erleichtern. Der Verwaltungsrath hat eine Frage von solcher Wichtigkeit schon seit längerer Zeit ernstester Prüfung unterzogen; diese hat jedoch ergeben, dass alle Eisenbahngesellschaften, welche Konversionen mit Erfolg durchzuführen in der Lage waren, das Recht besassen, die Obligationen im Wege ausserordentlicher Verloosungen aus dem Verkehre zu ziehen. In solchen Fällen wurde den Besitzern zum Verfallstermine das Nominalkapital ausgefolgt, sie waren genöthigt, sich um eine andere Unterkunft für dieses Kapital umzusehen, und in der Regel lag es in ihrem Vortheile, den Umtausch anzunehmen. Die Südbahn ist nicht in dieser angenehmen Lage, sie ist an die Tilgungspläne gebunden und kann ausserordentliche Verloosungen nicht vornehmen. Es bleibt ihr nur der Weg einer freiwilligen Konversion offen, bei welcher der Umtausch jedoch zu Bedingungen angeboten werden muss, welche ihn den Obligationären annehmbar erscheinen lassen. Der Verwaltungsrath hat in dieser Hinsicht mannigfache Projekte ausarbeiten lassen. Das Ergebniss der vorgenommenen Studien war aber immer, dass die Vortheile, welche den Besitzern der alten Obligationen gewährt werden müssten, und die mannigfachen materiellen Opfer den Gewinn aufzehren würden, welchen die Gesellschaft aus dem Umtausche überhaupt erzielen könnte. Da ausserdem bei der 5 % Prioritätsanleihe der Gesellschaft zur Staatsverwaltung ein Verhältniss besteht, welches noch weitere formale Schwierigkeiten zur Folge haben würde, ist der Verwaltungsrath zu dem Entschlusse gekommen, von der Konversion vorerst abzusehen.

Aktionär Richard Levy (Berlin) spricht dem Verwaltungsrathe und dem Generaldirektor im Namen einer grösseren Gruppe Deutscher Aktienbesitzer den Dank für die erfolgreiche Sanirung der Gesellschaft aus.

Nachdem der Präsident für die anerkennenden Worte im Namen des Verwaltungsrathes gedankt hatte, wurde der Bericht einstimmig genehmigt und der Antrag der Rechnungsrevisoren angenommen.

Der Präsident brachte nun die Anträge des Verwaltungsrathes zur Abstimmung, welche gleichfalls einstimmig angenommen wurden. Es wird sonach die Dividende für 1889 mit 8 Frcs. festgesetzt und der verbleibende Rest von 2 927 154 fl., zuzüglich der Vorträge aus den Jahren 1886 mit 1 904 123 fl. und 1887 mit 363 744 fl., und jener aus dem Jahre 1888 mit 564 094 fl. auf die Betriebsrechnung des Jahres 1890 übertragen.

Ferner wurde dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung ertheilt, einen den Interessen der Gesellschaft entsprechenden Betriebsvertrag mit den Konzessionären der 25,7 km langen Lokalbahn von Radkersburg nach Luttenberg abzuschliessen. (Deren Konzessionirung siehe oben.)

Der nächste Antrag des Verwaltungsrathes betrifft die Abänderung der im § 28 der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858 angeführten Bahngruppen. Der Verwaltungsrath ersucht um die Ermächtigung, mit der Regierung den Wortlaut einer Erklärung zu vereinbaren, nach welcher an Stelle der im § 28 der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858 angeführten, die nachstehend genannten Bahngruppen zu treten haben: 1. Die sämmtlichen, in der Oesterreichischen Reichshälfte gelegenen Linien, beziehungsweise Theilstrecken des gesellschaftlichen Hauptbahnnetzes mit Ausnahme der Tiroler- und der Pusterthalbahn; 2. die Linien Kufstein bis zur Italienischen Grenze bei Ala und Marburg bis Franzensfeste (Tiroler und Pusterthalbahn); 3. die sämmtlichen in Ungarn gelegenen Linien und Theilstrecken des gesellschaftlichen Hauptbahnnetzes.

Auf die Anregung eines Aktionärs, das Bahnnetz nur in zwei Gruppen, eine Oesterreichische und eine Ungarische, einzu-

theilen, erwiderte der Präsident, dass sich diese Eintheilung nicht empfehle. Es sei nothwendig, das Oesterreichische Netz in zwei Gruppen zu zerlegen, weil bei Eintritt des staatlichen Einlösungsrechtes die den Aktionären zu zahlende Rente seitens des Staates nach den beiden Gruppen getrennt berechnet werde. Wenn die Trennung keinen materiellen Zweck hätte, wäre sie vom Verwaltungsrathe nicht vorgeschlagen worden; sie sei aber für die Aktionäre von grosser Tragweite.

Die vom Verwaltungsrathe verlangte Ermächtigung wurde nach dieser Aufklärung ertheilt.

Generalversammlung der Prag-Duxer Eisenbahn am 30. Mai d. J.

Eine dreistündige Debatte drehte sich hauptsächlich um den Vertrag, betreffend die Einlösung der Bahn durch die Dux-Bodenbacher Bahn. Die meisten Redner traten für die Erhaltung der Selbständigkeit der Prag-Duxer Bahn ein, da der Vertrag für letztere ungünstig geworden sei. Ein Aktionär legte der Verwaltung nahe, die Lösung des Vertrages auf gütlichem Wege anzustreben. — Verwaltungsrath Direktor Bauer (Wien) erinnerte daran, dass zur Zeit des Vertragsabschlusses die Verhältnisse der Prag-Duxer Bahn nichts weniger als rosig waren; ferner dass die Dux-Bodenbacher Bahn der Prag-Duxer Bahn ein progressiv steigendes Erträgniss garantirte und thatsächlich 5 bis 600 000 fl. Garantiezuschüsse leistete, die nicht rückzahlbar seien. An der Rechtsbeständigkeit des Vertrages werde seitens der Verwaltung nicht gezweifelt. Nichtsdestoweniger wolle die Verwaltung diese Anregung erwägen. Falsch sei die Ansicht, dass die Regierung den Vertrag nicht gutgeheissen habe. Das Handelsministerium habe das Uebereinkommen ausdrücklich anerkannt und nur einen andern Modus der Geldbeschaffung seitens der Dux-Bodenbacher Bahn gewünscht. Die Rechtsgültigkeit des Vertrages sei von der Regierung niemals in Zweifel gezogen worden. Redner erinnert daran, dass seinerzeit gegen den Vertrag auch im Schoosse der Dux-Bodenbacher Bahn opponirt wurde. Momentan wisse man nicht, ob die Dux-Bodenbacher Bahn jetzt oder später die Prag-Duxer Bahn einlösen werde; wollte sie es thun, dann sei die Prag-Duxer Bahn verpflichtet, den Vertrag einzuhalten. — Verwaltungsrath Konsul Gutmann (Berlin) betont, dass der Werth der Prag-Duxer Aktien erst erkannt wurde, als die Dux-Bodenbacher Bahn zur Einlösung derselben gegen Lit. C-Aktien schreiten wollte. Diese Emission sei nicht gestattet worden, und es werde die Folge lehren, ob der Werth dieser Aktienkategorie von der Regierung richtig beurtheilt wurde oder nicht. Wenn die Lösung des Vertrages thunlich ist, werde es geschehen. Heute sei die Prag-Duxer Bahn kein so begehrenswerthes Objekt für die Dux-Bodenbacher Bahn, da die grossen Investitionsforderungen des Staates und das Aufhören der Steuerfreiheit in Betracht kommen. — Aktionär v. Riedl, Mitglied des Staats-Eisenbahnraths, dankt dem Handelsministerium und dem Generaldirektor v. Czedik für die Erfolge der Betriebsführung, kehrt sich jedoch gegen die überflüssigen Investitionen und die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln. Er beantragt folgende Resolution: „Der Verwaltungsrath wird beauftragt, von jetzt ab nur die gesetzlich gebotenen Investitionen durchzuführen, insbesondere soweit sie sich auf die Sicherheit des Verkehrs beziehen, jedoch keine neuen Betriebsmittel anzuschaffen, sondern, soweit erforderlich, dieselben leihweise zu beschaffen; ferner bei der nächsten Bilanzirung nur die unbedingt niedrigsten statutengemässen Zuschüsse an den Betriebs-Reservefonds zu leisten." Diese Resolution wird dem Verwaltungsrathe abgetreten. — Verwaltungsrath Bauer begrüsst diese Resolution und bemerkt, dass von der Prag-Duxer Bahn, die 180 km hat, Investitionen im Betrage von 1,6 Millionen Gulden gefordert werden, während für die Staatsbahnen, die 7000 km lang sind, nur 1 Million Gulden budgetirt wurde. Die Verwaltung sträubte sich gegen die hohen Ansprüche, indess sei es gelungen, den Frieden mit den staatlichen Faktoren zu erhalten. Er müsse anerkennen, dass speziell Baron Czedik das thunlichste Entgegenkommen bewiesen habe. Auf wiederholtes Befragen erklärte Direktor Bauer, dass die Erwerbung der Prag-Duxer Bahn durch die Dux-Bodenbacher Bahn vom 1. Januar 1890 ab nicht geplant sei; was weiter geschieht, wisse er nicht. Schliesslich wurden alle Anträge der Verwaltung, so auch der Antrag auf Vertheilung einer Dividende von 3 fl. für die Stamm- und von 6 fl. für die Prioritätsaktien angenommen. Dagegen erklärten sich 143 Stimmen, dafür 1052 Stimmen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Besserung unserer Geldwährung macht Fortschritte, der Kurs der fremden Valuten hat einen Tiefstand erreicht, der noch selten zu verzeichnen war; der politische Horizont ist rein, der Zinsfuss sinkt, die Ernteaussichten sind die denkbar günstigsten und die Exportaussichten steigen. Die Spekulation befasst sich nach den trüben Erfahrungen mit den Industriewerthen nunmehr vorwiegend mit fix verzinslichen Effekten und mit Aktien von Eisenbahnen. Es wurden notirt:

	Anfangs Mai	31. Mai	Differenz
Südbahn	120,60	132,—	+ 11,40
Staatsbahn	215,—	228,50	+ 13,50
Nordwestbahn	203,50	208,75	+ 5,25
Elbethalbahn	216,50	231,—	+ 14,50
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2665,—	2730,—	+ 65,—
Buschtêhrader Bahn Lit. A	1076,—	1180,—	+104,—
„ „ „ B	418,—	448,—	+ 30,—
Böhmische Westbahn	324,—	347,—	+ 23,—

Diese letztere, dann die Prax-Duxer (82,50) und die Dux-Bodenbacher Bahn (—,—) sind ungeachtet der von uns noch nachzutragenden Regierungserlässe, welche weitere Investitionen vorschreiben, gestiegen.

Aus Baden.

⊙ Am 20. d. Mts. sind im Süden des Grossherzogthums Baden zwei Bahnstrecken eröffnet worden, welche fast ausschliesslich strategischen Zwecken dienen und in der Hauptsache auf Kosten des Reiches hergestellt sind. Die Südbadische Rheinthalbahn Basel-Konstanz durchschneidet an 2 Stellen das auf das rechte Rheinufer herübergreifende Gebiet der Schweiz, nämlich das Gebiet des Kantons Basel und jenes des Kantons Schaffhausen. Die Folge dieses Umstandes war, dass die Bahn für Militärtransporte nicht benutzbar war, weil die Schweizerischen Gebietsstrecken durch Fussmarsch umgangen werden mussten, was sich schon 1870 sehr unangenehm fühlbar machte. Mitte der achtziger Jahre wurden die betreffenden Grenzbezirke durch den Grossen Generalstab unter Führung des Grafen Waldersee abgeritten und bald darauf gelangte die Kreditforderung für diese Umgehungsbahnen an den Reichstag, der sie genehmigte, worauf der Bau sofort in Angriff genommen und sehr rasch ausgeführt wurde. Die eine Bahn zweigt von der Station Leopoldshöhe der Rheinthalbahn ab, umgeht das Baseler Gebiet unter Benutzung der älteren Linie Lörrach-Schopfheim und erreicht die Rheinthalbahn wieder bei Säckingen. Die zweite, durch kühne Bauwerke und hohe Naturschönheiten ausgezeichnete Linie zweigt mittelst der schon älteren Bahn Oberlauchringen-Weizen von der gleich darauf auf Schaffhauser Gebiet übergehenden Rheinthalbahn nördlich ab und geht dann von Weizen aus im Wutachthale aufwärts, wegen des losen Gesteines musste nicht nur der Unterbau durch Mauerwerk auf lange Strecken unterstützt, sondern auch das hereinbrechende Gebirge durch mächtige Pfeiler zurückgehalten werden. Zwischen Grimmelshofen und Blumegg, wo sich das Thal zur Schlucht verengt, musste der Wasserlauf verlegt werden. Nach einem 1200 m langen Kurventunnel wird die Wutach auf einer Brücke von 33 m Höhe überschritten. Hoch über dem Dörfchen Grimmelshofen führt im zweiten Tunnel die Linie auf dieselbe Höhe der Halde, die andere Hälfte wird in einem Kehrtunnel von 1700 m Länge erstiegen. Auf der Hochebene musste der Weg mittelst eines langen Einschnittes von 3—6 m Tiefe durch harten Muschelkalk gebahnt werden, während auf einem gewaltigen Viadukt ein Seitenthal der Wutach überschritten wird. In der Thalmulde, welche die Dörfer Fützen und Epfenhofen in ihrem Schoosse birgt, entwickelte die Bautechnik in weitgezogenen Schlingen, in tiefen Einschnitten, zuletzt in einer das Dorf Epfenhofen überspannenden Brücke ihre ganze Kunst. Mittelst eines weiteren Tunnels wird der Rinden, die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau, durchbrochen, das Gebiet der Donau in dem Kirchthale erreicht und endlich der Anschluss in Immendingen an die Schwarzwaldbahn vollzogen. Mittelst dieser Bahn, die trotz der kolossalen Bauschwierigkeiten in 2½ Jahren hergestellt wurde, kann von Ulm aus in direkter Linie die Südbadische Rheinthalbahn erreicht werden, ohne Schweizerisches Gebiet zu berühren. Vervollständigt wird die strategische Linie durch die Württembergische Strecke Tuttlingen-Inzigkofen (Donauthal), deren Eröffnung ebenfalls demnächst bevorsteht.

Geschäftsberichte Oesterreichischer Eisenbahnen.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Der Personenverkehr ist im Jahre 1889 auf beiden Netzen quantitativ gestiegen, und zwar um 4,75 % beim garantirten und um 3,27 % beim Ergänzungsnetze. Die Einnahmen erlitten beim garantirten Netze eine kleine Einbusse von 0,11 %, während dieselben beim Ergänzungsnetze um 1,33 % gestiegen sind; auf beiden Netzen hat nur der Nahverkehr wesentlich zugenommen, im Fernverkehr wurden von den Reisenden kürzere Strecken zurückgelegt. Im Eilgutverkehr haben die Einnahmen beim garantirten Netz einen unbedeutenden Ausfall, beim Ergänzungsnetz eine Vermehrung um 3,6 % ergeben. Der Güterverkehr zeigt im ganzen eine Zunahme beim garantirten Netze um 9,8 %, beim Ergänzungs-

netze um 9,8 %. Die Einnahmen im Güterverkehr sind beim garantirten Netze um 4 % und beim Ergänzungsnetze um 6,63 % gestiegen. An Massenartikeln sind gegen das Vorjahr mehr verfrachtet worden: Zuckerrüben beim garantirten Netze 94,7 %, beim Ergänzungsnetze 26,5 %, Zucker und Melasse 20,8 % bezw. 39,2 %, Baumaterialien 26,2 bezw. 26,7 %, Dungmittel 22,4 bezw. 47,2 %, Erde, Erze und Mineralien 19,4 %, Steinkohlen 6,5 bezw. 2,1 %, Braunkohlen 15,4 bezw. 6,5 % und Koks 16,8 bezw. 23,3 %, dagegen hat der Getreideverkehr auf beiden Netzen um 2,4 % abgenommen. Die Verkehrsentwickelung des Berichtjahres zeigt, dass die wirthschaftliche Produktion und die Bauthätigkeit im Bereiche der Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn zugenommen hat, insbesondere deuten auch die vermehrten Transporte von Dungmitteln auf eine intensivere Bewirthschaftung des Bodens hin. Die im Vorjahre ausgesprochene Hoffnung auf eine stetige Besserung der Verhältnisse hat sich im vorliegenden Berichtsjahre erfüllt. Die Einnahmen sind zwar nicht in demselben Maasse gestiegen wie im Vorjahre, allein der Umstand, dass dieselben überhaupt zugenommen haben, erscheint aus dem Grunde als ein günstiges Zeichen, weil mit Rücksicht auf die schlechte Ernte in Ungarn eigentlich auf einen Einnahmenausfall gerechnet wurde.

Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes haben betragen: 8 788 680 (+ 280 217) fl., die Gesammtausgaben 4 828 659 (+ 229 210) fl. Der Reinertrag des Jahres 1889 stellt sich mithin auf 3 960 021 (+ 51 007) fl. Die Staatsgarantie hat sich infolge der vorgenommenen Ergänzungsbauten und Investirungen gegen das Vorjahr um 9 395 fl. erhöht. Trotzdem wird dieselbe für das Jahr 1889 nur mit 390 248 fl. (und somit im Vergleiche zum Jahre 1888 mit 41 613 fl. weniger) in Anspruch genommen. Die eigentlichen Betriebskosten nach Abzug jener Ausgaben, welche sich ganz der Einflussnahme der Verwaltung entziehen, wie: Steuern, Stempel, Kosten des Sanitätsdienstes, Pachtzinsen und andere besondere Auslagen betragen nach der Betriebsrechnung 4 002 748 (+ 174 161) fl. Dieser Mehraufwand ist herbeigeführt durch die wesentlich gesteigerte Leistung im Verkehre, die hinzugetretenen Betriebskosten der Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Mocowitz, die Preiserhöhung einiger Materialien, durch bedeutende Erhaltungsarbeien an der Donaubrücke usw. und endlich durch die Arbeitsvermehrung infolge Durchführung des Krankenkassen- und des Unfallversicherungsgesetzes.

Auf dem Ergänzungsnetze haben die Gesammteinnahmen 5 950 864 (+ 300 419) fl. und die Gesammtausgaben 2 481 253 (+ 79 242) fl. betragen; mithin ergeben die Reineinnahmen im Jahre 1889 den Betrag von 3 469 611 (+ 221 177) fl. Die eigentlichen Betriebskosten stellen sich auf 2 289 686 fl. und sind gegenüber jenen des Vorjahres mit 2 219 944 fl. um 69 742 fl. gestiegen. Dieser Mehraufwand hat ähnliche Ursachen wie beim garantirten Netze, nur hat die Erhaltung des Oberbaues im Jahre 1889 geringere Kosten verursacht.

Die Betriebsausgaben betrugen in Hundertheilen der Einnahmen bei dem garantirten Netze 45,54 % bezw. nach Ausscheidung der Ausgaben und Einnahmen für die Betriebsführung der Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Mocowitz 45,32 gegen 45,00 % im Vorjahre und bei dem Ergänzungsnetze 38,48 gegen 39,29 % im Vorjahre. Die Gesammtausgaben hingegen betragen bei dem garantirten Netze 54,94 bezw. 54,76 % (gegen 54,06 %) und bei dem Ergänzungsnetze 41,70 (gegen 42,51) %.

Nach dem Gewinn- und Verlustkonto schliesst die Rechnung des garantirten Netzes für das Jahr 1889 mit einem Abgange von 254 577 fl. Dieser Ausfall ist aus dem zur Einlösung des am 1. Juli 1890 fälligen Kupons der Stammaktien bestimmten Betrage von 900 000 fl. zu decken, so dass ein Betrag von 645 423 fl. verfügbar ist. Hierzu kommt der den Stammaktionären satzungsgemäss gebührende Antheil an dem Ueberschusse aus dem Ertrage des Ergänzungsnetzes im Betrage von 182 824 fl., so dass im ganzen ein Betrag von 828 247 fl. zur Verfügung steht. Der Verwaltungsrath beantragt, den am 1. Juli d. J. fälligen Kupon der Stammaktien mit 4,50 fl. (gegen 3,50 fl. im Vorjahre) einzulösen, wozu für 180 000 Stück Aktien der Betrag von 810 000 fl. erforderlich ist, und den Rest von 18 247 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Bei dem Ergänzungsnetze ergibt der Betrieb des Jahres 1889 nach Deckung des Erfordernisses für Zinsen, Tilgungsquoten des Prioritätenkapitals und sonstiger Auslagen einen Ueberschuss von 1 795 390 fl. Nach den Satzungen ist von diesem Betrage zunächst zur planmässigen Tilgung der Aktien Littr. B ein Betrag von 50 400 fl. und zur Leistung der 5 % Dividende für 135 000 Stück Aktien Littr. B der Betrag von 1 350 000 fl. zu verwenden. Von dem hiernach verbleibenden Betrage von 394 990 fl. beantragt der Verwaltungsrath im Sinne der Satzungen 10 %, d. i. den Betrag von 39 499 fl. dem Reservefonds des Ergänzungsnetzes (Reservefonds II) zu überweisen, welcher nach dieser Zuweisung eine Höhe von 250 183 fl. erreichen wird. Es verbleibt hiernach ein Ueberschuss von 355 491 fl., von welchem Betrage dem Verwaltungsrathe ein 10 % persönlicher Gewinnantheil mit 35 549 fl. gebührt. Der verbleibende Betrag von 319 942 fl. ist nach den Satzungen gleichmässig unter sämmtliche Aktionäre der Gesellschaft zu vertheilen, so dass auf die Gesammtheit der Stammaktien (180 000 Stück) 4/7, d. i. ein Betrag von 182 824 fl. und auf die Gesammtheit der ausgegebenen Aktien Littr. B (135 000 Stück) 3/7, d. i. ein Betrag von 137 118 fl. entfällt. Dem Ergänzungsnetze verbleibt hiernach als Ueberschuss aus dem Erträgnisse des Jahres 1889 der vorstehend ermittelte Betrag von 137 118 fl. und der Gewinnvortrag des Jahres 1888 mit 143 799 fl., zusammen 280 917 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, den Julikupon der Aktien Littr. B mit 11 fl. einzulösen und den Rest mit 145 917 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verkehr hat sich im Laufe des Jahres 1889 ziemlich günstig gestaltet. Während jedoch im Personenverkehre bei einer Zunahme in der Anzahl der Reisenden um 1,8 % ein Ausfall in der Einnahme von 0,3 % stattfand, weil, abgesehen von der I. Klasse, welche gegen das Vorjahr nahezu unverändert geblieben, in den übrigen Klassen kleinere Strecken zurückgelegt wurden, haben die Frachten, vor allem jede der ermässigten Klassen und in diesen wieder die Güter der Klasse C bei einer namhaften Zunahme der Menge auch ein günstigeres Erträgniss geliefert. Der gegen 1888 im Quantum um 7,7 % gestiegene Gütertransport hat eine Mehreinnahme von 2,4 % herbeigeführt.

Im Jahre 1889 wurden 1 254 173 Personen (gegen 1 231 559 Personen im Vorjahre) befördert und hierfür 585 988 (587 807) fl. eingenommen. An Reisegepäck wurden im ganzen 3 527 t und zwar 1 935 t Freigewicht und 1 586 t Uebergewicht befördert und hierfür, zuzüglich des Hundetransportes, eine Einnahme von 21 448 fl. erzielt. Im Güterverkehr gelangten 1 482 748 (1 376 290) t Parteigüter mit einer Einnahme von 2 358 807 (2 303 702) fl. zur Beförderung. Eine Zunahme der Frachtenmenge hat sich ergeben: bei Zuckerrübe um nahe 60 %, bei Stein, Schiefer und Ziegeln um 38,3 %, bei Bau- und Nutzholz um 15,4 %, bei Kurz-, Leder- und Manufakturwaaren um 15,1 %, bei Steinkohlen, Braunkohlen und Koks um 3,7 % bezw. 5,4 % und 17 %, während Flachs-, Hanf und dergl. um 9,4 % abgenommen haben.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 607 437 fl., aus dem Güterverkehr 2 358 807 fl. und aus sonstigen Quellen 52 558 fl., zusammen 3 018 802 (2 960 438) fl. + 58 364 fl. oder 1,97 %. In Hunderttheilen der Gesammteinnahme betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 20,12 %, aus dem Güterverkehr 78,14 % und aus sonstigen Quellen 1,74 %.

Die eigentlichen Betriebskosten betrugen 1 595 647 fl., wonach sich ein Betriebsüberschuss von 1 415 165 fl. ergibt. Nach Bestreitung der Kosten für Erweiterungs- und Vervollständigungsbauten, der Anschaffungskosten für 12 Personenwagen usw., der Steuern, Pachtzinse, Beiträge zum Pensionsfonds usw. mit zusammen 674 550 fl., verbleibt für das Jahr 1889 ein Reinertrag von 740 615 fl., welcher im Entgegenhalte zu dem garantirten Reinerträgnisse von 1 692 408 fl. für das Jahr 1889 einen Garantievorschuss von 951 793 fl. und im Vergleiche zum Vorjahre um 136 963 fl. mehr beansprucht.

Der Verwaltungsrath stellt den Antrag, den am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkupon mit 4 fl. einzulösen.

Böhmische Westbahn.

Nach dem Geschäftsberichte hat die Verkehrsbewegung im Jahre 1889 eine Steigerung erfahren. Es wurden befördert 771 279 Personen gegen 710 023 Personen im Vorjahre und 1 754 017 t gegen 1 576 287 t Parteigüter einschliesslich Eilgüter. Die Steigerung des Güterverkehrs, welche 177 730 t beträgt, ist allein dem fremden Verkehr zuzuschreiben; während sich nämlich der interne Verkehr um 1 624 t verringert hat, ist der fremde Verkehr um 179 354 t gestiegen. An dieser Mehrverfrachtung nehmen nach der Güterstatistik hauptsächlich theil die Artikel: Erze, Steine, Feld-, Garten- und Walderzeugnisse, Eisen und Eisenwaaren, Brennstoffe, Abfälle, Kolonialwaaren und Holz.

Die Einnahmen betrugen im Personenverkehre 687 667 fl. gegen 678 184 fl. im Jahre 1888 und haben sich somit gegen das Vorjahr um 9 483 fl. vermehrt. Im Güterverkehre wurden vereinnahmt 2 846 518 fl. gegen 2 777 118 fl. im Jahre 1888; die Erhöhung beträgt mithin 69 400 fl. Der Umstand, dass die Mehreinnahme sich nicht im Verhältnisse der namhaften Verkehrssteigerung bewegt, hat darin seinen Grund, dass die Verkehrszunahme grösstentheils in den minderwerthigen Artikeln stattfand, für welche sehr niedrige Tarife gewährt werden, theils aber in dem Sinken des Goldagios, wodurch die Einnahmen im Auslandsverkehre eine nicht unbedeutende Verringerung erfuhren, endlich in der Verminderung der Beförderungsentfernungen. Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus sonstigen Quellen mit 125 420 fl. gegen 123 041 fl. im Vorjahre belief sich die Gesammteinnahme auf 3 659 606 fl. gegen 3 578 343 fl.; hat sich mithin gegen das Vorjahr um 81 263 fl. vermehrt. Von der Gesammteinnahme entfallen auf das Bahnkilometer 18 230 (17 826) fl. und auf das Zugkilometer 3,79 (3,73) fl.

Die eigentlichen Betriebsausgaben haben gegen das Vorjahr eine Erhöhung um 26 483 fl. erfahren und betrugen 1 270 139 fl.

gegen 1 243 656 fl. oder auf das Kilometer Betriebslänge 6 327 fl. gegen 6 195 fl. im Vorjahre. Diese Erhöhung ist, wie aus einem Vergleiche der Betriebsrechnungen für die Jahre 1888 und 1889 hervorgeht, hauptsächlich auf die erhöhten Kosten der Erhaltung des Oberbaues zurückzuführen, hervorgerufen durch eine in grösserem Umfange bewirkte Schienenauswechselung und Verwendung von Schwellen eines grösseren Profils gegenüber dem früheren Schwellenprofile. Auf die einzelnen Verwaltungszweige vertheilen sich die Betriebsausgaben wie folgt: Allgemeine Verwaltung 108 911 (109 586) fl., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 398 709 (358 582) fl., Verkehrsdienst 430 100 (435 115) fl. und Zugförderungs- und Werkstättendienst 332 420 (340 372) fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 34,71 gegen 34,75 im Vorjahre. Die besonderen zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörigen Ausgaben beziffern sich auf 382 515 (358 005) fl., mithin die Gesammtausgaben auf 1 652 655 (1 601 661) fl.

Das Reinerträgniss stellt sich auf 2 006 951 (1 976 682) fl., d. i. auf das Bahnkilometer 9 998 (9 847) fl. und auf das Zugkilometer 2,08 (2,06) fl.

Nach Abzug des für die Verzinsung und Tilgung der Aktien und Prioritäten usw. erforderlichen Kapitals ergibt sich einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre ein Ueberschuss von 607 068 fl., über deren Verwendung die am 28. April d. J. abgehaltene Generalversammlung Beschluss gefasst hat (vergl. Nr. 37 S. 386 d. Ztg.).

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Besichtigung der Fabrik der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in der Ackerstrasse zu Berlin am 25. April 1890.

Auf Einladung des Ausschusses für die Sommerausflüge unternahm der Verein für Eisenbahnkunde am 25. April unter zahlreicher Betheiligung seiner Mitglieder einen Ausflug nach der in der Ackerstrasse zu Berlin belegenen Fabrik der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Unter der vorzüglichen Führung des Herrn Direktors Jordan und der Ingenieure der Fabrik fand eine Besichtigung der Anlagen statt, welche eine grosse Fülle anziehender und beachtenswerther Einrichtungen aufweisen.

Vorweg gab Herr Jordan einen kurzen Ueberblick der bisherigen geschäftlichen Entwickelung und der gegenwärtigen Organisation der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, dem wir entnehmen, dass die Gesellschaft vor 7 Jahren ihre Thätigkeit begonnen hat, dass die von ihr hergestellten allbekannten Berliner Elektrizitätswerke an eine besondere Gesellschaft abgezweigt sind und dass zur Zeit gegen 1 200 Beamte und Arbeiter in den verschiedenen Betrieben beschäftigt werden. Die Thätigkeit der Gesellschaft umfasst das Gebiet der elektrischen Beleuchtung, der Kraftübertragung, einschliesslich des Bahnbetriebes. Ausser der Fabrik in der Ackerstrasse besitzt die Gesellschaft noch eine Glühlampenfabrik, in welcher gegen 300 Arbeiter Beschäftigung finden.

Der Fabrikbetrieb gliedert sich in mehrere Unterabtheilungen. In der ersten werden die Dampf- und Dynamomaschinen, die Elektromotoren, elektrischen Aufzüge usw. gebaut. Die zweite Abtheilung liefert die Massenartikel, z. B. Ausschalter, Bleisicherungen, Glühlampenfassungen und dergleichen. In der dritten werden die Kabel, Kupferseile und besponnenen Kupferdrähte hergestellt. Ein anderer Fabrikationszweig, der Bau von Akkumulatoren, hat eine solche Ausdehnung gewonnen, dass derselbe aus Mangel an Raum nach einer auswärtigen Fabrik verlegt werden musste.

Ein ganz besonderes Interesse gewährte der vorgeführte Fabrikbetrieb insofern, als derselbe in vollkommenster Weise den Gedanken der elektrischen Kraftübertragung veranschaulichte. Zwei hundertpferdige Verbund-Dampfmaschinen sind direkt mit entsprechend starken Dynamomaschinen gekuppelt, eine Anordnung, welche den grossen Vortheil gewährt, dass sich eine geringe Umdrehungszahl ergibt, sehr zum Nutzen der guten Erhaltung der Maschinen. Diese beiden mächtigen Dynamomaschinen liefern den elektrischen Strom für die Inbewegungsetzung aller Arbeitsmaschinen und für die Beleuchtung. Keine Transmission, kein Riemenbetrieb wird nöthig. Ein weit verzweigtes Kabelnetz leitet den elektrischen Strom bis in die entlegensten Winkel, bis in die obersten Stockwerke, theils Bogen- oder Glühlampen speisend, theils kleine Elektromotoren in Bewegung setzend, die ihre Arbeit auf die zugehörigen Arbeitsmaschinen übertragen. Die leichte Beweglichkeit des Kabelnetzes gestattet es, dem jeweiligen Bedürfniss entsprechend den Arbeitsmaschinen eine veränderte Aufstellung zu geben. Ist also ein besonders schweres Stück zu bearbeiten, so sucht gewissermaassen die Maschine den Gegenstand, dessen Formveränderung sie veranlassen soll, auf. Das ist das direkte Gegentheil aller anderen Fabrikeinrichtungen, wo die Maschinen durch ihre Abhängigkeit von den Uebertragungswellen, den Scheiben und dem Riemenwerk unverrückbar sind; das zu bearbeitende Stück — mag es noch so schwer sein — muss nach der Maschine gebracht werden. Wie nützlich in den meisten Fällen die der elektrischen Kraftübertragung eigenthümliche entgegengesetzte Anordnung sein muss, liegt auf der Hand.

Es sind aber noch andere Vortheile vorhanden. Obgleich nicht nur bei der Umwandlung von Arbeit in Kraft bei der ersten Dynamomaschine der Dampfmaschine ein Theilbetrag der Wirkung verloren geht, sondern in demselben Sinne eine weitere Herabminderung der Wirkung bei der zweiten Uebersetzung, der von Kraft in Arbeit, eintritt, so bleibt der Gesammtverlust noch immer unter demjenigen, welcher für eine ausgedehnte Transmissionsanlage gerechnet werden müsste. Deshalb ist in der Fabrik die elektrische Kraft billiger als jede andere, und wenn man sich nach dem durch die Fabrik veranschaulichten Beispiel denkt, dass die elektrische Kraftübertragung im grossen Maassstab für einen Stadttheil oder eine ganze Stadt im Interesse des kleinen Gewerbebetriebes angewendet werden kann, so ist das ein Fortschritt, den jedermann mit Freuden begrüssen wird. Selbst wenn bei dieser Uebertragung durch die verschiedenen Umwandlungen von Arbeit in Kraft, von Kraft in Arbeit ein grösserer Wirkungsverlust entstehen sollte, als behauptet wird, so ist doch das Prinzip der elektrischen Kraftübertragung schon um deshalb von hervorragender Bedeutung, weil dieselbe von räumlichen Entfernungen fast unabhängig ist und weil die Ueberwindung der Entfernungen in der denkbar einfachsten Weise ermöglicht wird, da die Zuleitung an starre Formen nicht gebunden ist.

Die Anordnung der Arbeitsräume einer Fabrik wird unter Verwendung der elektrischen Kraftübertragung wesentlich vereinfacht. Sie richtet sich nur nach den Erfordernissen eines wirthschaftlichen Betriebes, während ja bei dem Vorhandensein vieler Uebertragungswellen, wie solche durch die indirekte Arbeitsübertragung von der Dampfmaschine aus unvermeidlich sind, mehr oder weniger die Grundrissanlage von der zweckmässigen Anordnung dieser Uebertragungswellen abhängig bleibt. Die elektrische Kraftübertragung gestattet die Ausnutzung eines jeden Winkels der Fabrik, während ohne diese die Einbeziehung entlegener Räume nicht anders möglich sein würde, als durch Anwendung mehr oder weniger verwickelter Uebersetzungsverhältnisse mit Räder- oder Riemenwerk der Transmission, d. h. durch Schmälerung der Nutzwirkung. Die Wartung der vielen Lager, das gefährliche Ein- und Ausschalten der Riemen, überhaupt die ganze Bedienung der Transmission fällt bei dem Kabelnetz der elektrischen Kraftübertragung fort; sie ist in dieser Beziehung ungefährlicher und in der Unterhaltung billiger. Hinsichtlich der Betriebskosten darf auch nicht übersehen werden, dass bei der elektrischen Kraftübertragung jeder Elektromotor unabhängig von dem anderen ausgeschaltet werden kann, während bei der sonst üblichen Anordnung der Uebertragung nicht selten eine grosse Welle mit ihrer ganzen schweren Ausrüstung sich drehen muss, um eine einzige kleine angehängte Maschine zu bedienen. Also auch darin liegt ein Schutz gegen Arbeitsverlust, eine Ersparniss an Arbeitskraft und Betriebsmaterial.

Wie in ihren übrigen Betrieben, so arbeitet die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft auch in ihrer Fabrik in der Ackerstrasse mit Gleichstrom der niedrigen Spannung von 110 Volt. Die Dynamomaschinen sind dadurch gleich gut verwendbar für Kraftübertragung und Lichterzeugung. 85 Bogenlampen und 300 Glühlampen dienen zur Beleuchtung der verschiedenen Räume. Die Anordnung ist ebenso sinnreich wie wirksam. Die Bogenlampen, nach unten durch einen parabelförmig gebauten Blechkörper geschlossen, werfen ihr Licht gegen die weiss getünchten Decken und Wände, so dass das von diesen weissen Flächen zurückgestrahlte Licht die Räume in einer dem Tageslicht so nahe kommenden Weise erhellt, dass beispielsweise kein Arbeiter gezwungen ist, sich zum Zweck der guten Verrichtung der ihm obliegenden Arbeit dem Licht zuwenden zu müssen. Die Bogenlampen hängen niedrig, etwa in 2 m lichtem Abstand vom Fussboden. Die in dieser Fabrik erprobte Einrichtung dürfte mit Nutzen sich für Eisenbahnwerkstätten und Güterschuppen verwenden lassen.

Alle Arbeitsräume der Fabrik haben Fenster an beiden einander gegenüberliegenden Seiten; die Helligkeit an jeder Stelle eines Raumes ist daher vollkommen gleich. Elektrische Aufzüge vermitteln den Verkehr von Stockwerk zu Stockwerk, ein elektrisch betriebener Krahn vervollständigt die Ausrüstung der Maschinenwerkstatt.

In letzterer wird dem Besucher Gelegenheit geboten, die Fortschritte im Bau der Dynamomaschinen zu erkennen. Es finden sich dort die ersten Edisonmaschinen nach dem bekannten Muster, wo die Elektromagnete senkrecht stehen und deren mächtige Kerne aus Schmiedeeisen hergestellt sind. An Stelle dieser zweipoligen Maschinen sind später die vierpoligen getreten, das Gusseisen hat statt des Schmiedeeisens Anwendung gefunden, die Herstellung ist damit wesentlich vereinfacht.

Eine neue Anordnung der Anker der Dynamomaschinen dürfte auch in den dem Gebiete der Elektrotechnik ferner stehenden technischen Kreisen Aufsehen erregen. Der Draht ist durch isolirte Stäbe ersetzt worden. Das gewährt den grossen Vortheil einer guten Luftcirkulation, beugt damit thunlichst einer Erwärmung vor, gestattet ferner eine leichte Prüfung des Ankers und gibt der ganzen Anordnung ein weit widerstandsfähigeres Gefüge, als solches bei der bisher üblich gewesenen Anordnung des isolirten dünnen Kupferdrahtes erreicht werden konnte.

Zu den interessantesten Theilen einer elektrischen Maschinenanlage gehört das Schaltbrett mit seinem Hebelwerk zum Ein- und Ausschalten der einzelnen Maschinen, den Apparaten zur Messung der Spannung und Strommenge, den Schutzvorrichtungen gegen Blitz und ferner die Bleischaltungen, d. s. die in die Leitung gebrachten, künstlich geschwächten Stellen, welche es sichern, dass keine grössere Strommenge im Netz cirkuliren kann, als die dem Kupferquerschnitt der Leitung entsprechende. Die Bleisicherung schützt vor Erhitzung der Leitung, d. h. vor Feuersgefahr; denn die Wärmeentwickelung bleibt abhängig von der Strommenge und nicht von der Spannung, und wenn nun eine grössere Strommenge in die Leitung geschickt werden sollte, als dieselbe nach elektrotechnischen Gesetzen aufnehmen kann, so schmilzt das Blei, hevor schädliche Wirkungen in der Leitung selbst eintreten können.

Jede Dynamomaschine wird auf das Sorgfältigste geprüft, ehe sie die Fabrik verlässt. Obgleich durch gesetzliche Bestimmungen noch nicht geregelt, gewährt diese Prüfung dem Käufer kaum eine geringere Sicherheit als die amtlichen Abnahmebescheinigungen für Dampfkessel, Lokomotiven oder Lokomobilen. Die Zeit dürfte nicht mehr fern liegen, wo die Dynamomaschinen nicht weniger verbreitet sind als Gas- und Heissluftmaschinen oder ähnliche Motoren, und wo die aus dem praktischen Bedürfniss hervorgegangenen Prüfungen in einheitliche, feste Normen gebracht werden.

Wie gross schon das Absatzgebiet für Gegenstände des elektrotechnischen Gewerbebetriebes geworden ist und welche Bedeutung gerade die Deutsche Industrie hierbei erlangt hat, lehrte der Besuch der Fabrik in erstaunlicher Weise. Leider konnte die Akkumulatorenabtheilung wegen der schon weiter oben erwähnten örtlichen Verlegung nicht in Augenschein genommen werden, was in Rücksicht auf die elektrische Beleuchtung der Wagen von Interesse gewesen wäre. Es werden zur Zeit mit Wagenbeleuchtungseinrichtungen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft auf einzelnen Linien der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin Versuche angestellt und es wird vorausgesetzt, dass auch auf diesem Gebiete diejenigen Fortschritte erzielt werden können, welche den allgemeinen Vervollkommnungen des Eisenbahnbetriebes der letzten Jahre entsprechen.

In den oberen Stockwerken der Fabrik wurde die Herstellungsweise der aus Drähten oder einzelnen Litzen bestehenden isolirten Kupferseile besichtigt. Diese, sowie die Bewickelung der Drahtspulen für die Polkörper der Elektromotoren usw. gibt Aufschlüsse über viele Anordnungen, die bei fertigen Maschinen nicht so leicht erkenntlich sind.

Dem Herrn Direktor Jordan und den Ingenieuren der Fabrik wurde der wärmste Dank des Vereins für die Führung und die klaren Erläuterungen ausgesprochen, welche es den Besuchern ermöglicht hatten, in wenigen Stunden sich einen Ueberblick auf einem der wichtigsten Gebiete des Deutschen Gewerbfleisses zu verschaffen.

Bücherschau.

Reichskursbuch. Bearbeitet im Kursbüreau des Reichspostamts. 1890. Ausgabe Nr. IV. — Juni. — Sommerfahrpläne. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 *M.*

Mit gewohnter Pünktlichkeit ist die Juniausgabe des Reichskursbuchs in diesen Tagen erschienen. Dieselbe enthält, da die meisten grossen Eisenbahnverwaltungen ihre Fahrpläne gänzlich umgestaltet haben, so viel des neuen an Reiseverbindungen im kleinen und grossen, aus und nach allen Himmelsgegenden, dass eine Aufzählung auch nur der wichtigsten Fahrplanänderungen mehr Raum beanspruchen würde, als uns zu Gebote steht. Wir heben deshalb nur die augenfälligste Neuerung hervor, bestehend in der Beigabe einer neuen, schönen Karte, welche im Kursbüreau des Reichspostamtes bearbeitet, auf lithographischem Wege in Blau- und Schwarzdruck hergestellt, an Umfang wie an Inhalt die frühere Karte wesentlich übertrifft. Sie stellt auf der einen Seite das Deutsche, auf der anderen Seite das Europäische Eisenbahnnetz bis zu den äussersten, jenseits der Asiatischen Grenze belegenen Punkten Samarkand und Tjumen dar. In beiden Eisenbahnnetzen, sowie in dem hinzugefügten kleinen Weltkärtchen sind durch eine eigenartige Gruppirung der Längengrade Zeitvergleichungslinien hergestellt, welche es ermöglichen, für sämmtliche auf den Karten angegebenen Orte die Unterschiede der Ortszeiten nach Stunden und Minuten ohne Schwierigkeit abzulesen und auch die Landeszeiten bequem mit einander, sowie mit der von vielen ersehnten künftigen Weltzeit (nämlich der Zeit von Greenwich) zu vergleichen.

Ueber den praktischen Werth des Reichskursbuchs, seine Zuverlässigkeit und Brauchbarkeit lässt sich neues nicht mehr sagen: wir können dasselbe nur immer wieder dem reisenden Publikum aufs wärmste empfehlen. x.

Verschiedenes.

Belgische Vizinalbahnen.

Aus Brüssel wird geschrieben: Die 504 km langen Vizinalbahnen Belgiens haben im ersten Vierteljahre 1890 eine Einnahme von 415 150 Frcs. gegen 349 920 Frcs. im Vorjahre erzielt. Seit Juli 1889 wurden für den Betrieb 177,9 km eröffnet, nämlich:

Bourcy-Houffalize	12,— km	14. Juli 1889,
Furnes-Ypres	36,35 „	15. „ 1889,
Bruxelles-Haecht	6,40 „	1. August 1889,
Bruxelles-Humbeek	13,40 „	14. September 1889,
Anvers-Sandhoven-Broechem-Lierre	27,70 „	31. Oktober 1889,
Hooglede-Thielt	32,66 „	24. Dezember 1889,
Clavier-Val-St. Lambert . .	25,— „	22. Januar 1890,
Quiévrain-Grenze	1,29 „	15. März 1890,
Bruges-l'Ecluse-Heyst . . .	23,11 „	18. März 1890.

Am 1. April standen im ganzen 682 km in Betrieb.

Portugiesisch-Afrikanische Eisenbahn.

Die Portugiesische Regierung hat den Bau einer Eisenbahn in Mossamedes beschlossen; es hat sich ein Belgisches Syndikat gebildet, welches diesen Eisenbahnbau ausführen will. Die Kosten sind auf 670 000 £ abgeschätzt worden.

Eine Drehbrücke mit elektrischem Betrieb

ist, wie die „Annales industr." melden, in Bridgeport (Connecticut) ausgeführt. Sie ist 54 m lang, 18 m breit und hat ein Gewicht von 320 t. Der elektrische Apparat wird von einem Wächter bedient und verrichtet in zwei Minuten dieselbe Arbeit, zu welcher früher 3 Mann 6 Minuten gebrauchten. Die Dynamomaschine ist unterhalb der Brückenbahn angebracht, die Sicherheits- und Regulirungsapparate aber in einem Gehäuse auf der Brücke selbst. Der Dynamo ist 7- bis 8 pferdig, nach dem System Thomas-Houston; die Kraft wird durch eine Reihe von Zahnrädern übertragen.

Der Fernsprecher in Berlin.

Soeben ist das neue Verzeichniss der Theilnehmer an der Berliner Stadt-Fernsprecheinrichtung erschienen, dem der „Elektrotechnische Anzeiger" einige Worte widmet. Es lässt wiederum erkennen, wie ausserordentlich sich das Fernsprechwesen in Berlin entwickelt. Gegenüber dem vorjährigen Verzeichniss, welches 580 Seiten hatte, weist das neue deren 687 auf, von denen 527 auf das Verzeichniss der Berliner und weitere 46 auf dasjenige für die Vororte entfallen. In dem vorjährigen Verzeichniss waren die entsprechenden Zahlen 408 und 44. Die Anzahl der Theilnehmer in Berlin betrug im März vorigen Jahres rund 10 600, in diesem Jahre rund 13 500. Für die Vororte stellen sich die beiden Zahlen auf 850 und 1 000. Das Verzeichniss der Theilnehmer nach ihren Berufs- und Geschäftszweigen geordnet, welches im vorigen Jahre gegen 700 Titel hatte, ist diesmal vereinfacht und hat sich infolge dessen im Umfange vermindert. Durch besonders grosse Anschlusszahl zeichnen sich nachstehende Theilnehmerklassen aus: Aerzte (200), Agenten und Kommissionsgeschäfte (250), Apotheken (100), Bank- und Wechselgeschäfte (550), Baufirmen (200), Kolonialwaaren-Handlungen (250), Holzhandlungen (250), Rechtsanwälte (200), Restaurants (200), Weinhandlungen (200). Die Zahlen sind selbstverständlich annähernd.

Personalnachrichten.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Robert Bassel, früher technischer Attaché bei der Deutschen Gesandtschaft in Washington, ist, wie die „Voss. Ztg." erfährt, aus dem Staatsdienst ausgetreten, um bei den Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thor" eine leitende Stelle einzunehmen. Bassel hatte während seines längeren Aufenthaltes in Amerika vielfach Gelegenheit, die dortigen weit vorgeschrittenen Hilfsmittel und Maschinen für Sprengarbeiten, u. a. auch Felsbagger und verbesserte Bohrinstrumente kennen zu lernen, deren praktische Verwendung unserer Technik nur förderlich sein kann. Der Staat verliert damit wiederum einen tüchtigen, vielseitig gebildeten Techniker, der nicht nur im Ingenieurwesen zu Hause war, sondern auch seiner Zeit im Auftrage der Akademie der Wissenschaften Ausgrabungen in Alatri erfolgreich leitete.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Erndtebrück-Raumland-Berleburg für den Gesammtverkehr. Am 15. Juni 1890 wird die dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Altena unterstellte Bahnstrecke Birkelbach-Raumland-Berleburg der Nebenbahn Erndtebrück-Raumland-Berleburg dem Verkehr übergeben. Hiermit werden eröffnet die Stationen Aue und Raumland-Berleburg für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und ferner die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Birkelbach ebenfalls für den Gesammtverkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit:

die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878,

das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Die der Frachtberechnung im Verkehr mit den Stationen Aue und Raumland-Berleburg zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in den Nachträgen III bis V und VII zu dem Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1889 enthalten und finden ebenso wie die in dem Staatsbahn-Personengeldtarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1890 enthaltenen Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen Aue, Raumland-Berleburg und Birkelbach vom Tage der Betriebseröffnung ab Anwendung. Von demselben Tage ab treten auch die in verschiedene direkte Gütertarife bereits aufgenommenen Frachtsätze für die Stationen Aue und Raumland-Berleburg in Kraft.

Elberfeld, den 4. Juni 1890. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Betriebsüberlassungen.

Uebergang der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn auf den Preussischen Staat. Am 1. Juli d. J. wird die der Stadt Schmalkalden gehörige Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden, welche bisher von der Werra-Eisenbahngesellschaft betrieben wurde, in das Eigenthum des Preussischen Staates bezw. in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt übergehen.

Diese 7 km lange Bahnstrecke wird vom bezeichneten Tage ab bezüglich der Verwaltung und Betriebsleitung dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspektion zu Arnstadt zugetheilt.

Erfurt, den 2. Juni 1890. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Tarifsätze für Stückgutsendungen nach und von Station Holsteinische Schweiz in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Juni 1890. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Der im Güter-Tarifheft 9 vom 1. Juni d. J. (Badisch-Hessischer Ludwigsbahn-Verkehr) vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 1b für Stammholz findet vorerst im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M., Gustavsburg und Mainz keine Anwendung.

Karlsruhe, den 31. Mai 1890. (1246)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen. Zum Tarife für vorbezeichneten Güterverkehr tritt am Tage der Eröffnung des Betriebes der Strecken Berthelsdorf - Grosshartmannsdorf nebst Zweiglinie Brand-Langenau und Freiberg - Halsbrücke der Nachtrag VI in Kraft, welcher u. a. neue Frachtsätze für die an den vorgenannten Strecken gelegenen Verkehrsstellen enthält.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 2. Juni 1890. (1247)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Erfurt. Vom 5. Juni d. J. ab treten im Verkehr mit Spandau (Lehrter Bhf.) ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Juni 1890. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. an tritt für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen: Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, Mannheim Badische Staatsbahn und Mannheim Neckarvorstadt einerseits und Stationen der Württemb. Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen derjenige vom 1. Mai 1887 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Stuttgart, 2. Juni 1890. (1249)
Generaldirektion
der Kgl. W. Staatseisenbahnen.
Betriebsabtheilung.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. Juni cr. kommt der Nachtrag VII zum Tarif für den bezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält ausser Aenderung von Stationsnamen ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ludwigshafen (loco und transit) und den Stationen der Strecke Niederhausen-Kronweiler.

Köln, den 31. Mai 1890. (1250)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Die im Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks im Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Oktober 1888 für die Breslauer Wasserumschlagsstelle Pöpelwitzerweiche enthaltenen Frachtsätze finden vom 10. d. Mts. an bis zum Schluss der diesjährigen Oderschifffahrt auch auf solche Kohlen- und Kokssendungen Anwendung, welche nach Breslau-Oberschlesischer bezw. Oderthor-, Märkischer und Freiburger Bahnhof bezogen, in Breslau nachweislich in Schiffe verladen und auf der Oder weiter verfrachtet worden sind.

Die Frachtbriefe zu den betreffenden Sendungen sind mit dem Vermerk „zur Weiterbeförderung auf der Oder“ zu versehen. Die Verladung in die Schiffe muss spätestens in 3 Wochen nach Ankunft der Sendungen in Breslau erfolgen; bei späterer Verladung wird der Umschlagstarif nicht gewährt.

Die Frachtberechnung erfolgt zunächst zu den für Breslau-Oberschlesischer bezw. Oderthor-, Märkischer und Freiburger Bahnhof gültigen Sätzen. Der Unterschied zwischen diesen und dem Umschlagstarif wird nach erfolgtem Nachweis der Weiterverfrachtung auf der Oder gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe und Schiffsconnoissements erstattet. Letztere müssen die Angabe enthalten, dass die Verladung nicht an den bahnseitigen Umschlagsstellen durch die Kippvorrichtungen, sondern an anderen, näher zu bezeichnenden Stellen erfolgt ist, und nach welchen Orten die Sendungen befördert sind. Die Frachterstattungsanträge sind bezüglich derjenigen Sendungen, welche nach dem Märkischen und Freiburger Bahnhofe bezogen werden, an die Eisenbahndirektion Berlin und für die Sendungen nach dem Oberschlesischen und Oderthorbahnhof an die Eisenbahndirektion Breslau zu richten.

Breslau, den 3. Juni 1890. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im Getreidetarif von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostowbahn nach Danzig und Neufahrwasser für die Station Griasi vorgesehenen Frachtsätze treten mit dem 15./3. Juli cr. ausser Kraft. (1252J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nachdem das Heft I des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. Februar 1884 durch den am 1. Juni d. J. in Geltung tretenden „Verbands-Gütertarif (Theil I) für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände“ ersetzt worden ist, kommt am gleichen Tage ein die besondern Bestimmungen umfassendes Heft 1 des Theils II der Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarife zur Ausgabe. Preis 20 ₰.

Strassburg, den 31. Mai 1890. (1253)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahn-Güterverkehre Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Elberfeld-, Frankfurt a/M.-, Hannover-, Oldenburg-, Köln (linksrh.)-, Köln (rechtsrh.)- und Magdeburg-Erfurt, Niederdeutscher, Norddeutscher und Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. Juli d. J. treten im direkten Güterverkehre der Station Schmalkalden mit den Stationen der Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Dahme-Uckroer, Eisenberg-Crossener und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn Ermässigungen der in den betreffenden Tarifen ausgeworfenen Kilometerzuschläge ein, während diese Kilometerzuschläge im Verkehre der Station Schmalkalden mit Wernshausen,

sowie mit den Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen und der sonstigen an den Gütertarifen für obengenannte Verkehre betheiligten Privateisenbahnen vom gleichen Zeitpunkte ab gänzlich in Fortfall kommen. Ferner gelangen von demselben Zeitpunkte ab ermässigte Frachtsätze für Schmalkalden in einzelnen Verkehren zur Einführung; auch kommen die im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II bisher im Verkehr mit der Station Schmalkalden erhobenen Zuschlagsbeträge nicht mehr zur Berechnung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Juni 1890. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft ist am 1. Juni l. J. die Haltestelle Seebach bei W. H. Nr. 117 zwischen den Stationen Föderbach und Villach an der Strecke Marburg-Franzensfeste versuchsweise für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 6. Juni 1890. (1255)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

5. Verdingungen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Die Lieferung und Aufstellung von rund 73 000 kg Schweisseisen und 43 800 kg Gusseisen des Dachverbandes über der Wagen-Reparaturwerkstätte auf hiesigem Bahnhofe soll öffentlich verdungen werden.

Termin:
Mittwoch, den 18. Juni 1890,
Vormittags 10 Uhr,
im Betriebsamts-Gebäude, Zimmer 21.

Zeichnungen und Bedingungen sind daselbst einzusehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ von dort zu beziehen.

Bremen, den 2. Juni 1890. (1256)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 45. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11 Juni 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Zur Trommer'schen Tarifreform.

Der in weitesten Kreisen hochgeschätzte Herr Oberinspektor Trommer hat im Beiblatt zu Nr. 41 d. Ztg. Vorschläge zu einer Reform der Güter- und Personenbeförderung „zur Prüfung der Leser" veröffentlicht und die verehrliche Redaktion hat dazu den Wunsch ausgesprochen, die Ansicht der in der Eisenbahnpraxis stehenden Tarifsachverständigen über die Durchführbarkeit dieser „weitgehenden" Vorschläge zu hören.

Ohne uns etwa zu diesen Sachverständigen rechnen zu wollen, ist es doch für jeden in der Praxis stehenden „Eisenbähnler", der sich für die brennende Frage der Tarifreform interessirt, äusserst verführerisch, zu jedem ernsthaft zu nehmenden Projekt, welches zur Lösung dieser Frage beizutragen sucht, Stellung zu nehmen und gegebenen Falles seine Ansicht darüber zu äussern.

Wir müssen uns hier auf eine kurze Erörterung über die eine Reformirung der Personenbeförderung bezüglichen Vorschläge des Herrn Trommer beschränken, anderen Berufeneren das Gebiet des Güterverkehrs, welches uns ferner liegt, überlassend.

Den vom Herrn Verfasser in seiner Einleitung dem Publikum gemachten Vorwurf, dass es ohne allzu grosse Ueberlegung billig, schnell und sicher zu reisen wünsche, können wir für begründet nicht erachten, halten dies Verlangen vielmehr für ein durchaus gerechtfertigtes und jede Eisenbahnverwaltung für verpflichtet, gerade diesen drei „Wünschen" ihr volles und unablässiges Augenmerk zuzuwenden. Nach unserer Ansicht bergen diese drei Forderungen „nebeneinander gestellt" auch keineswegs „ziemlich widerspruchsvolle Wünsche, die, wenn sie einander auch nicht ausschliessen, sich doch gegenseitig beschränken" sondern sie enthalten die drei Zielpunkte, welche die Eisenbahnverwaltungen in möglichst vollkommener Weise zu erreichen, unausgesetzt bestrebt sein müssen. Die „Zurückhaltung der Fahrpreise" ist daher auch nicht auf die Schwierigkeit der Lösung dieser angeblich widerspruchsvollen Aufgabe zurückzuführen, sondern dürfte, was insbesondere das Schnellfahren anbetrifft, allerdings zum grossen Theil auf einer gewissen vorgefassten Meinung unserer Fachmänner beruhen bezw. hoffentlich beruht haben, während das Billigerfahren lediglich eine finanzielle Frage ist, bei deren Beantwortung die Ansichten noch insofern auseinander gehen, als die Einen annehmen, dass durch erhebliche Ermässigung der Fahrpreise grosse Einnahmeausfälle entstehen müssten, während die Anderen behaupten, dass gerade im Gegentheil durch die infolge dessen sich steigernde Frequenz ein günstigeres finanzielles Ergebniss eintreten würde. Darüber, dass das Publikum sicher zu fahren wünscht, ist wohl ein Wort nicht weiter zu verlieren.

Schnell fahren und billig reisen sind ja relative Begriffe und die dringenden Wünsche des Publikums können daher vorerst nur darauf gerichtet sein, dass man schneller und billiger fahren möchte wie bisher. Dass aber erheblich schneller gefahren werden kann, als es im allgemeinen bei uns

bis jetzt geschehen, und zwar in einer Weise, dass das Publikum durchaus zufriedengestellt ist, das ist seit kurzem in Preussen bewiesen, nachdem daselbst in anerkennenswerthester Weise der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten einfach angeordnet hat: es wird schneller gefahren — und siehe da, es ging auf einmal und es geht sehr gut! Dass auch die Fahrpreise ohne Nachtheil für die Eisenbahnen erheblich ermässigt werden können, das haben die Ungarn bewiesen und werden jetzt die Oesterreichischen Bahnen beweisen. Dass aber die Schnelligkeit die Billigkeit oder umgekehrt auch nur beschränke, ist nicht wohl ersichtlich, ebenso wie es zweifellos sein dürfte, dass durch das schnellere Fahren an sich die Sicherheit des Betriebes in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Dem nun, was der Herr Verfasser gegen die Einführung von Zonentarifen und Tarifen mit fallender Skala ausführt, können wir, speziell im Hinblick auf den Personenverkehr, nur vollkommen beipflichten und wir sind auch damit durchaus einverstanden, dass alle Fahrkarten zu ermässigten Preisen grundsätzlich beseitigt werden sollten. Was im übrigen aber seine Vorschläge zu einer Neugestaltung des Personentarifwesens anbetrifft, so scheinen uns dieselben an einem sehr wesentlichen Mangel zu leiden: sie sind nämlich nicht recht verständlich, oder aber, sie sind in so allgemeinen Umrissen angegeben, dass man über die praktische Durchführbarkeit in ihren Einzelheiten ein klares Bild nicht wohl gewinnen und daher ein endgültiges Urtheil über ihren praktischen Werth sich nicht wohl bilden kann. Nach dieser Richtung hin würden daher die Vorschläge unseres Erachtens noch einer erheblichen Vervollständigung bedürfen.

Soweit wir indessen den Herrn Verfasser verstanden zu haben glauben, will derselbe mit dem gegenwärtigen System, nach welchem der Fahrschein von einer bestimmten Station nach einer bestimmten anderen Station lautet, vollkommen brechen und dafür eine bestimmte Anzahl Kilometer verkaufen oder aber „Bahnmarken" einführen, „vermöge deren man dem Publikum die Herstellung des Fahrscheins überlässt." Beiläufig bemerkt, stehen diese Vorschläge mit der Begriffsbestimmung, wie sie der Herr Verfasser von der heutigen Fahrkarte gibt, in vielfachem Widerspruch und dürften erstere daher aus der letzteren nicht wohl hergeleitet werden können.

Wir nehmen ferner an, dass der Herr Verfasser bei dem Kilometerverkauf nicht die sogenannten Kilometerbillets im Auge hat, welche bis vor kurzem von gewissen Interessentenkreisen so stürmisch verlangt wurden und darin bestehen sollten, dass man beim Kauf einer bestimmten grösseren Anzahl Kilometer eine Ermässigung erhielt, denn von ermässigten Fahrkarten will ja der Herr Verfasser nichts wissen und bemerkt ausdrücklich, dass die Kilometerkarten die Form der heutigen Fahrkarten haben und ebenso ausgegeben und verwendet werden können. Danach scheint der Herr Verfasser die Fahrkarten so einrichten zu wollen, dass dieselben nicht von Station zu Station, sondern auf eine bestimmte Anzahl Kilometer (mit Aufrundung auf 10) lauten; es würde also beispielsweise keine Fahrkarten Berlin-Dessau, Berlin-Erfurt usw. mehr geben, sondern der Reisende müsste im ersteren Falle sich eine Karte: „Berlin bis 150 km", im anderen „Berlin bis 280 km" an der Kasse lösen, da Dessau von Berlin 146 km und Erfurt von Berlin 271 km entfernt ist. Auf erstere Karte würde er aber auch nach allen anderen Stationen, welche 140—150 km von Berlin entfernt sind (beispielsweise nach Magdeburg, Finkenwalde, Grossenhain, Gardelegen) reisen können und auf die andere nach allen Stationen, deren Entfernung 270—280 km von Berlin beträgt (wie Uelzen, Seesen, Bergedorf usw.).

Wenn auch durch diese Einrichtung eine — allerdings nicht sehr erhebliche — Verminderung der Fahrkartenbestände und demzufolge eine Vereinfachung der Rapportirungen und Abrechnungen (rein theoretisch genommen!) erzielt werden könnte, so dürften doch, auch schon bei nur flüchtiger Prüfung, erhebliche Bedenken gegen die praktische Durchführbarkeit derselben geltend zu machen sein.

Was zunächst das Publikum anbetrifft, so würde demselben schier etwas Unmögliches zugemuthet, nämlich stets die genaue Entfernung zwischen den beiden Orten zu wissen, von welchem bis zu welchem man die Eisenbahn zu benutzen beabsichtigt! Die Reisenden zur Informirung auf die „aushängenden Kilometerzeiger" verweisen zu wollen, ist ein Ansinnen, dessen Umständlichkeit und Schwierigkeit, ja direkte Undurchführbarkeit wohl erst nicht näher auseinandergesetzt zu werden braucht. Man vergegenwärtige sich nur auf auch blos mässig verkehrsreichen Stationen die unruhige aus allen möglichen Elementen zusammengesetzte Menge auf der Suche nach der Entfernung ihrer verschiedenen Zielstationen! Wie viel Kilometerzeiger da wohl „aushängen" müssten?! Denn um Reisen eines Bäuerleins „von oder nach seinem Dorfe" handelt es sich in den wenigsten Fällen und nur bei den einfachsten und bescheidensten Verkehrsverhältnissen. Was der Herr Verfasser zu beseitigen wünscht: die Mitwirkung der Beamten, so würden dieselben bei der allgemeinen Hilflosigkeit in noch weit erhöhtem Maasse in Anspruch genommen werden. Und wenn wir auch den „Verstand" des Publikums in keiner Weise zu verdächtigen beabsichtigen. so glauben wir doch, dass lediglich ganz findige und vor allem rücksichtslose Vielreisende mit dem vorgeschlagenen Verfahren einigermaassen, aber auch nur immer mit Umständen und Zeitverlust, zurechtzukommen wissen würden. Das Publikum auch auf die Kursbücher oder Fahrpläne zu verweisen, würde nicht viel nutzen, da dieselben, weil nur bestimmte abgegrenzte Stationen bezw. Verwaltungsbezirke enthaltend, für den vorliegenden Zweck nur ungenügend eingerichtet sind.

Für das Publikum würde sodann ein materieller Nachtheil insofern eintreten, als die beabsichtigte Aufrundung auf 10 km (wodurch im übrigen, wenn wir diese Aufrundung richtig verstanden haben, der Herr Verfasser die von ihm vorher verworfenen „Zonen" in gewisser Beziehung wieder einführt) eine Vertheuerung der gegenwärtigen Fahrpreise bedeuten würde, die besonders bei kleinen Entfernungen fühlbar wäre, und als ausserdem noch 10 ₰ „Stationskosten" für jede Fahrkarte hinzukommen sollen — ein Zuschlag, der bisher bei den Deutschen und unseres Wissens auch bei den übrigen Vereinsbahnen überhaupt nicht gebräuchlich war. Nur für Herstellung der kostspieligeren Buchbillets pflegt ein Aufschlag zu den reinen Entfernungspreisen erhoben zu werden. Wir nehmen hierbei an, dass der Herr Verfasser eine Aenderung bezw. Ermässigung der bisherigen Grundtaxen nicht eintreten lassen will, da er hiervon nichts erwähnt, machen dann aber darauf aufmerksam, dass in diesem Falle seine Vorschläge nur einen sehr geringen Werth haben können, da sie dann nur innerhalb solcher Eisenbahnkomplexe Eingang finden könnten, innerhalb deren gleiche Einheitstaxen bestehen, mit anderen Worten, so lange die Grundtaxen der Deutschen usw. Eisenbahnen verschieden sind, so lange kann von einer allgemeinen Einführung der fraglichen Vorschläge überhaupt nicht die Rede sein. Ein Nebeneinanderbestehen des vorgeschlagenen Systems (für den internen Verkehr) mit den gegenwärtigen (für den direkten Verkehr) ist aber selbstverständlich ausgeschlossen. Selbst angenommen aber, es wären die Grundtaxen wenigstens der Deutschen Bahnen gleich, so würde doch die Abrechnung, sobald es sich um Betheiligung von Strecken anderer Verwaltungen handelt, fast unlösbaren Schwierigkeiten begegnen. Beispielsweise es kauft sich jemand eine Fahrkarte von Strassburg i/E. über 250 km, um nach Frankfurt a/M. zu reisen. Wer kontrolirt, auf welchem Wege die Reise gemacht wird und wie kommen Pfälzische und Hessische Ludwigs- oder Badische und Main-Neckar-Bahn zu ihrem Gelde und auf welche Weise wird überhaupt eine derartige Abrechnung aufgestellt? So lange — lässt sich daher ferner sagen — noch Abrechnungen und Geldausgleichungen zwischen einzelnen Bahnverwaltungen stattzufinden haben, so lange wird auch das vorgeschlagene System Aussicht auf Einführung nicht haben können — der Benutzung von Fakultativstrecken usw. gar nicht zu gedenken.

Die eigentliche Fahrkartenkontrole soll nach Ansicht des Herrn Verfassers auf der „überwachenden" Ankunftsstation stattfinden. Denn wenn derselbe sagt, dass es nur Sache einer kurzen Uebung für letztere sein würde, statt der Namen die Kilometerzahl lesen und verstehen zu lernen, da der Name der Abgangsstation deutlich aufgedruckt sei, so glauben wir daraus entnehmen zu können, dass auf der Ankunftsstation Beamte die Fahrkarten abnehmen und dabei prüfen sollen, ob die auf dem Billet angegebene Kilometerzahl nicht überschritten ist. Diese Dienstobliegenheit zu erfüllen, halten wir aber nicht für „eine Sache einer kurzen Uebung", sondern der Regel nach für eine einfache Unmöglichkeit, da dies nichts anderes heissen würde, als dass die betreffenden Beamten alle Entfernungen zwischen all den verschiedenen Abgangsstationen, von denen jeder einzelne Reisende herkommt, und der eigenen Station genau nach Kilometern im Kopfe haben müssten! Zur Durchführung dieses Kontrolverfahrens wären ausserdem Absperrungseinrichtungen auf fast allen Bahnhöfen derjenigen Eisenbahnbezirke erforderlich, in welchen gegenwärtig die Fahrkartenkontrole in den Zügen erfolgt und in welchen daher die Bahnhöfe meist „offen" sind — eine Maassregel, die erhebliche Kosten verursachen würde. Da im übrigen eine Kontrole seitens des Zugpersonals wohl nicht gänzlich ausgeschlossen werden soll, so wäre jeder einzelne Schaffner mit einem Kilometerzeiger-Material auszurüsten, welches ganz gewaltige Dimensionen annehmen müsste.

Von den möglichen Irrungen und Unterschleifen endlich soll gar nicht geredet und nur noch erwähnt werden, dass auch das unentbehrliche System der Zuschlagskarten (beim Uebergang von einem Personenzug in einen Schnellzug, oder in eine höhere Klasse des einen oder des andern) nach den Vorschlägen nicht leicht zu regeln sein dürfte.

Ob übrigens unsere obige Annahme, wie die projektirten Fahrkarten eingerichtet werden sollen, richtig ist, erscheint uns selbst zweifelhaft wegen der Angabe des Herrn Verfassers, dass für jede der drei oberen Klassen für gewöhnliche Züge 20, ebensoviel für die Schnellzüge, zusammen 3 × 40 = 120, dazu für die letzte (IV.) Klasse etwa 10, im ganzen 130 Werthzeichen genügen würden. Denn nach unserer Auffassung wäre eine ganz erhebliche Menge von Fahrkarten mehr erforderlich, die sich fast gar nicht normiren liesse: sollten vielleicht die „Aufrundungen von 10, 20 bis 100, 200, 300 bis 1 000 etwa" anders zu verstehen sein?

Man sieht, dass die Ausführungen des Herrn Verfassers zu manchen Zweifeln Veranlassung geben können und daher dürfte es im Interesse der Sache wohl zweckmässig sein, dass die gemachten Vorschläge erst noch näher präzisirt werden. Dies gilt vor allem aber von der anderen Art von Fahrkarten, die durch „Bahnmarken" hergestellt werden sollen. Ehe man nicht genauer weiss, welcher Art diese Bahnmarken sein sollen, wie sie lauten, wie und für was sie gelten, wo sie gekauft werden usw., welche Bewandtniss es ferner mit den Berechtigungszetteln zum Eintritt in die Station haben soll, die jedermann, ob er fährt oder nicht, zu lösen hat (Perronkarten?) und auf welche der Reisende seine bereite Marke aufklebt, eher wird man sich in eine Besprechung dieser, wie es uns scheint, gänzlich neuen Idee nicht einlassen dürfen, wenn man nicht in unbegrenzte Konjekturen und Phantasien sich verlieren will.

Sollte aber unser geringes Verstehen der fraglichen Vorschläge lediglich an unserem Auffassungsvermögen liegen, so dürfen wir wohl um Belehrung und um Entschuldigung bitten.

S.

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Berlin

in der Zeit vom 1. April 1889 bis 31. März 1890.

Innerhalb des Zeitraumes vom 1. April 1889 bis zum 31. März 1890 wurden an Forderungs- und Schuldposten 132 041 Posten verrechnet und zwar:

in Deutscher Währung 115 411; in Oesterreichischer Währung (Noten) 9 188, desgl. in Silber 12, desgl. in Gold 288; in Russischer Währung (Noten) 2 511, desgl. in Silber 9, desgl. in Gold 6; in Französischer Währung in Gold 3 027, desgl. ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1 586.

Die Anzahl der im Vorjahre verrechneten Posten betrug 128 989 gegen 146 750 im Rechnungsjahre 1887/88 und gegen 130 314 im Rechnungsjahre 1886/87.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1889/90 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich (auf Mark usw. abgerundet):

in Deutscher Währung auf 241 930 805 ℳ, in Oesterreichischer Währung und zwar: Noten auf 13 560 356 fl., Silber auf 16 849 fl. und Gold auf 67 574 fl., in Russischer Währung (Noten) auf 1 886 667 R., (Silber) auf 3 R., (Gold) auf 40 R., in Französischer Währung (Gold) auf 9 810 950 Frcs., desgl. ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 2 913 214 Frcs.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Begleichung von 132 041 auf 4 438 Posten gegen 128 989 und 4 389 Posten im Vorjahre, 146 750 und 4 554 im Rechnungsjahre 1887/88 bezw. 130 314 und 5 046 Posten im Rechnungsjahre 1886/87 verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 279 099 952 ℳ, während die schliesslich baar gezahlten Beträge zusammen 128 897 758 ℳ ausmachten.

In dem gleichen Zeitraum des Jahres 1888/89 betrug die zur Verrechnung angemeldete Geldsumme aller Währungen 262 555 983 ℳ und die Summe der baar gezahlten Beträge 121 984 445 ℳ.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi betrug, wie im Vorjahre, = 1 : 0,46.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4 438 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 19,25 (im Vorjahre 18,85) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung allein (bei 76 480 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1 950 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 39,22 (im Vorjahre wie 1 : 37,04) stellt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nachstehend bezeichnete Strecken:

1. Gifhorn-Isenbüttel-Meine (9,52 km),
2. Jerxheim-Nienhagen (32,78 km),
3. Bernburg-Calbe a. S. (Stadt) (17,18 km)

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg, von denen die erstgenannte Strecke am 1. Juli d. J., die beiden anderen Strecken am 15 August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Veränderung in der Vereins-Mitgliedschaft. Am 1. Juli dieses Jahres wird die Verwaltung und die Betriebsleitung der zu dem Unternehmen der Unterelbeschen Eisenbahn gehörenden Strecken auf die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover und die Verwaltung und die Betriebsleitung der zu dem Unternehmen der Westholsteinischen Eisenbahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn gehörenden Strecken auf die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona übergehen. Mit diesem Tage erlischt die Vereins-Mitgliedschaft der Direktionen der Unterelbeschen Eisenbahn, bezw. der Westholsteinischen Eisenbahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und es sind von diesem Zeitpunkte ab die Strecken der vorbezeichneten Bahnen als Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahn-Direktionen zu Hannover bezw. Altona zu betrachten.

Ferner wird am 1. Juli d. J. die bisher von der Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn in die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt übergehen und es ist von dem genannten Tage ab diese Strecke den Vereins-Bahnstrecken der Werra-Eisenbahngesellschaft ab- und den Vereins-Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt zuzurechnen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2313 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anwendung der vom 1. Januar d. J. ab im Vereinsgebiet gültigen Preise für Wiederherstellung fremder

Wagen im Verkehre mit der Belgischen Staatseisenbahn (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2314 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der zu dem Unternehmen der Unter-Elbeschen, der Westholsteinischen Eisenbahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn gehörigen Eisenbahnlinien in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover bezw. Altona usw. (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2317 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2344 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Ein- und Durchfuhr von Rindvieh in bezw. durch Frankreich (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2345 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2366 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend Betriebslängen der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2367 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Entwurf eines neuen Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen.

Erlass, betreffend Leitung des Baues und Betriebes der nach Gesetz vom 10. Mai d. J. zu erbauenden neuen Bahnlinien.

Der „Staatsanzeiger" bringt folgenden, auch durch die Gesetzsammlung veröffentlichten Allerhöchsten Erlass vom 14. Mai d. J. zum Abdruck:

Auf Ihren Bericht vom 12. Mai d. J. bestimme Ich, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 10. Mai d. J., betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, im § 1 unter Nr. I Litt. a vorgesehenen Eisenbahnlinien und der im § 1 unter Nr. III 1 bis 3 und 9 vorgesehenen Bahnverbindungen die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes den in der beiliegenden Uebersicht in Spalte 4 aufgeführten Königlichen Eisenbahndirektionen übertragen wird. Zugleich bestimme Ich, dass das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den von Ihnen festzustellenden Plänen nothwendig sind, nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll: 1. für die in der beiliegenden Uebersicht unter A lfd. Nr. 1 bis 23 und 25 bis 30 bezeichneten Eisenbahnlinien — bezüglich der unter A lfd. Nr. 1, 19, 22, 23 und 27 bis 30 aufgeführten Linien von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln, von Zeitz nach Camburg, von Herbsleben nach Tennstädt, von Langensalza nach Gräfentonna, von Döllstädt nach Walschleben, von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa, von Detmold nach Sandebeck, von Lage nach Hameln und von Ilsenburg nach Harzburg für die im diesseitigen Staatsgebiet belegenen Theile derselben — sowie 2. auch für diejenigen im § 1 unter Nr. II und unter Nr. III 1 bis 6, 9 und 11 des oben erwähnten Gesetzes vom 10. Mai d. J. innerhalb diesseitigen Staatsgebiets vorgesehenen Bauausführungen, für welche das Enteignungsrecht nicht bereits nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen oder früheren landesherrlichen Erlassen platzgreift.

Uebersicht der Eisenbahndirektionen, welchen die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes der auf Grund des Gesetzes vom 10. Mai d. J. herzustellenden neuen Eisenbahnlinien und Bahnverbindungen zu übertragen ist.

1.	2.	3.	4.
Lfd. Nr.	Bezeichnung der neuen Eisenbahnlinien und Bahnverbindungen	des Gesetzes Paragraph Nummer und Position	Bau- und betriebsleitende Eisenbahndirektionen
	A. Eisenbahnlinien:		
1	Hagenow-Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln	§ 1 Nr. I. 18	Altona
2	Tondern-Hoyer (Schleuse)	„ „ 19	„
3	Tönning-Garding	„ „ 20	„
4	Striegau-Maltsch	„ „ 4	Berlin
5	Goldberg-Löwenberg	„ „ 6	„
6	Goldberg-Merzdorf	§ 1 Nr. I. 7	Berlin
7	Swinemünde-Heringsdorf	„ „ 9	„
8	Lublinitz-Vossowska	„ „ 2	Breslau
9	Kosel (Stadt)-Polnisch-Neukirch	„ „ 3	„
10	Mohrungen-Wormditt	„ „ 1	Bromberg
11	Rogasen-Dratzig (Kreuz)	„ „ 5	„
12	Kallies-Wulkow bezw. Arnswalde	„ „ 8	„
13	Hermeskeil-Wemmetsweiler	„ „ 30	Köln (lrh.)
14	Norden-Norddeich	„ „ 27	Köln (rrh.)
15	Fröndenberg-Unna	„ „ 26	Elberfeld
16	Remscheid-Solingen	„ „ 28	„
17	Ohligs-Hilden	„ „ 29	„
18	Pretzsch-Eilenburg	„ „ 10	Erfurt
19	Zeitz-Camburg	„ „ 11	„
20	Deuben-Korbetha	„ „ 12	„
21	Schlettau-Schafstädt mit Abzweigung von Lauchstädt nach Merseburg	„ „ 13	„
22	Herbsleben-Tennstädt	„ „ 14	„
23	Langensalza - Gräfentonna und Döllstädt-Walschleben	„ „ 15	„
24	Georgenthal-Friedrichroda	„ „ 16	„
25	Homburg v. d. H.-Usingen	„ „ 24	Frankf. a/M.
26	Langenschwalbach-Zollhaus	„ „ 25	„
27	Geestemünde-Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa	„ „ 21	Hannover
28	Detmold-Sandebeck	„ „ 22	„
29	Lage-Hameln	„ „ 23	„
30	Ilsenburg-Harzburg	„ „ 17	Magdeburg
	B. Bahnverbindungen:		
1	Chorzow-Kattowitz	§ 1 Nr. III. 1	Breslau
2	Selbständige Einführung der Bahnlinie Groschowitz-Gross-Strehlitz-Laband in die Bahnhöfe Gleiwitz und Oppeln	„ „ 2	„
3	Verbindungsbahn zur Umleitung durchgehender Güterzüge auf der Südseite von Breslau	„ „ 3	„
4	Abgekürzte Schienenverbindung zwischen den Linien Hannover-Nordstemmen und Nordstemmen-Hildesheim	„ „ 9	Hannover

Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. Mai d. J., betreffend Bestimmung der bau- und betriebsleitenden Behörden für mehrere neue Eisenbahnlinien.

Zur Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 14. Mai d. J., betreffend den Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 10. Mai d. J. (Gesetzsamml. S. 90) vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien, ist bestimmt worden, dass der Bau und demnächst auch der Betrieb

1. der Bahn von Tondern nach Hoyer (Schleuse) von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Flensburg,

2. der Bahnverbindungen:

a) von Chorzow nach Kattowitz,

b) selbständige Einführung der Bahnlinie Groschowitz-Gross-Strehlitz-Laband in die Bahnhöfe Gleiwitz und Oppeln

von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu a) zu Kattowitz, zu b) zu Oppeln innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Zuständigkeit, der Bau der übrigen in dem Gesetze vom 10. Mai d. J. im § 1 unter Nr. Ia vorgesehenen Eisenbahnen und der im § 1 unter III 3 und 9 vorgesehenen Bahnverbindungen dagegen von den in dem Allerhöchsten Erlass vom 14. Mai d. J. bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektionen unmittelbar geleitet wird.

Landes-Eisenbahnrath.

Die Tagesordnung für die Sitzung des Landes-Eisenbahnraths am 13. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, enthält folgendes: 1. Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlendarrsteine von Liebenwerda, 2. Ausnahmetarif für Draht, Drahtstifte und Ketten von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Posen, 3. Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit von Nordhausen nach Stuttgart, 4. Einheitliche Regelung der für Stärke und Kartoffelmehl usw. zur überseeischen Ausfuhr bestehenden Ausnahmetarife, 5. Nachweisungen über die seit

der Mittheilung vom 7. Oktober 1889 genehmigten Ausnahmetarife, 6. Antrag auf Aufnahme von Torfstreu und Torfmüll in den allgemeinen Ausnahmetarif für landwirthschaftliche Rohstoffe, 7. Antrag auf Ausdehnung desselben Ausnahmetarifs auf Braunkohlen, Brennholz und Torf, 8. Antrag auf Ergänzung der Zusatzbestimmung I zu § 59 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands (betreffend das Verfügungsrecht des Versenders) und deren Aufnahme in das Reglement.

Winterfahrplan-Konferenz.

Für die demnächstige internationale Eisenbahn-Winterfahrplan-Konferenz in Stuttgart liegen u. a. die folgenden Anträge vor: Die Königliche Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen fordert im Anschluss an den Nachtschnellzug München-Probstzella-Halle einen neuen Schnellzug von Halle nach Hamburg behufs Verbesserung der Zugverbindung in der Richtung von München nach Hamburg. Gleichzeitig werden die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt, Hannover und Frankfurt a/M. ersucht, sich an der Berathung über die Frage: „Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Hamburg und München über Gemünden und Halle“ zu betheiligen. — Es wird geplant, die jetzigen Schnellzüge Erfurt-Berlin Nr. 7 und Berlin-Eisenach Nr. 8 als solche von, beziehungsweise bis nach Cassel durchzuführen, die jetzigen Nacht-Personenzüge der Strecke Eisenach-Bebra-Cassel und umgekehrt in Wegfall kommen zu lassen. — Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die Herstellung einer durchgehenden Verbindung mit IV. Klasse von Magdeburg über Zerbst nach Leipzig gewünscht, und zwar mit dem jetzt Nachmittags 2 Uhr 44 Min. in Magdeburg abgehenden Zuge.

Preussen: Verstaatlichte Bahnen.

Wernshausen-Schmalkalden. Am 1. Juli d. J. wird die der Stadt Schmalkalden gehörige Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden, welche bisher von der Werra-Eisenbahngesellschaft betrieben wurde, in das Eigenthum des Preussischen Staats bezw. in den Eisenbahndirektions-Bezirk Erfurt übergehen. Diese 7 km lange Bahnstrecke wird vom bezeichneten Tage ab bezüglich der Verwaltung und Betriebsleitung dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinpektion zu Arnstadt zugetheilt. (Siehe Bekanntmachung in voriger Nummer dieser Zeitung).

Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Die Königliche Eisenbahndirektion Altona fordert gemäss des Verkaufes der Bahn an den Staat die Besitzer der Aktien nunmehr auf, dieselben mit Talons und Dividendenscheine ab 1. Juli bei der Hauptkasse der Direktion in Altona und der Betriebskasse in Berlin, Invalidenstrasse 52, einzureichen, um den Umtausch in $3^1/_2$% Konsols zu bewirken, und bezw. auch die Entschädigungen in Empfang zu nehmen. Der Umtausch erfolgt nur bis Ende Juni 1891.

Westholsteinische Eisenbahn. Die Besitzer der Aktien und Prioritätsaktien werden aufgefordert, wegen Verkaufs der Bahn an den Staat ihre Stücke ab 1. Juli bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse, Invalidenstrasse 52, gegen $3^1/_2$% Konsols einzutauschen.

Preussische Staatsbahnen.

Vorarbeiten für Wollstein-Lissa.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Wollstein nach Lissa in Posen beauftragt worden.

Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Die Strecke Birkelbach-Raumland-Berleburg (Fortsetzung der Linie Erndtebrück-Birkelbach) gelangt am 15. d. Mts. mit den Stationen Aue und Raumland-Berleburg zur Eröffnung. Die vorgenannten beiden Stationen werden für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 44 S. I d. Ztg.)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover. Von der voraussichtlich im August d. J. zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Hannover-Visselhövede wird am 16. d. Mts. vorläufig die Theilstrecke Walsrode-Visselhövede für den Güterverkehr in Wagenladungen von und nach der Station Walsrode eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen und Aenderung von Stationsnamen usw.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Station Schleswig-Staatsbahnhof führt fortan die Bezeichnung „Schleswig-Friedrichsberg.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. In dem Betriebsamts-Bezirke Stralsund ist zwischen Birkenwerder und Hermsdorf (Kilometerstation 14,6) die Kreuzungsstation Zerndorf, sowie zwischen Birkenwerder und Oranienburg (Kilometerstation 23,0) die Kreuzungsstation Weisse-Haus eingerichtet und am 29. April d. J. in Betrieb genommen worden. Beide Stationen haben Ausweichegeleise zum Kreuzen ganzer Züge und dienen zugleich als Läute- und Zugmeldestationen; Personenverkehr findet daselbst nicht statt.

Am 20. Mai d. J. ist der an der Eisenbahnstrecke Berlin-Görlitz in Kilometerstation 5,15 belegene Haltepunkt Baumschulenweg für den Personenverkehr eröffnet worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Halle-Falkenberg zwischen den Stationen Eilenburg und Mockrehna bezw. Mockrehna und Torgau belegenen Haltepunkte Doberschütz und Klitschen sind am 1. d. Mts. für die Abfertigung von Personen eröffnet worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch). Am 1. d. Mts. ist der Haltepunkt Nittel auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr und die bisher nur für den Wagenladungs-Verkehr eingerichtete Haltestelle Niederlinxweiler für den unbeschränkten Güterverkehr, der Haltepunkt Nittel jedoch mit der Beschränkung eröffnet worden, dass das Gewicht der einzelnen Güter 150 kg nicht überschreiten darf.

Der Haltepunkt Bengel wird am 1. Juli d. J. für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Frankfurt a/O.-Angermünde.

Gemäss Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Mai d. J. wird seit dem 1. Juni d. J. der Betrieb auf der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Angermünde nach Maassgabe der Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 geführt und sind vom bezeichneten Tage ab die für jene Strecke bis zum 31. Mai d. J. gültigen Vorschriften der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 ausser Kraft getreten.

Oberhessische Eisenbahnen.

Am 1. d. Mts. ist die 11,77 km lange Nebenbahn Hungen-Laubach der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen mit den Stationen Villingen, Wetterfeld (Personenhaltepunkt) und Laubach für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Baden: Parlamentarisches.

Die Zweite Kammer gab zu der Erbauung einer schmalspurigen Lokalbahn von Ettenheimmünster an den Rhein ihre Zustimmung; es soll ein einmaliger unverzinslicher Staatszuschuss von 120 000 ℳ gewährt werden. Die Stadt Lahr petitionirte in Bezug auf eine zu errichtende Bahn Reichenbach-Lahr-Rheingrenze, für welche ein Staatszuschuss nicht bewilligt werden soll, und beantragte einen solchen, falls die Bahn nicht zu 3,5 % rentire. Die Kommission beantragte empfehlende Ueberweisung der Petition mit dem Hinweis: es möge dann ein einmaliger Zuschuss nachträglich gewährt werden. Dieser Antrag wurde, nachdem auch Finanzminister Dr. Ellstätter beigetreten, angenommen.

Sachsen-Coburg-Gotha.

Dem Landtag des Herzogthums Gotha ist von der Regierung eine Vorlage, betr. die mit Preussen vereinbarten Staatsverträge über den Bau weiterer 4 Lokaleisenbahnen, nämlich der Linien Friedrichroda-Georgenthal, Gräfentonna-Langensalza, Döllstedt-Walschleben und Jacobsleben-Jennstädt zugegangen. Preussen übernimmt auch für diese den Bau und Betrieb. Die betheiligten Gemeinden leisten ansehnliche Zuschüsse und ausserdem hat auch die Staatskasse für die erstgenannte Strecke 150000 ℳ beizusteuern. Die Vorlage wurde zunächst einer Kommission zur Berathung überwiesen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der am 3. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung waren 2 465 Aktien vertreten. Die vom 6. Juni ab auszuzahlende Dividende für die Prioritätsaktien wurde auf $4^1/_2$% und für die Stammaktien auf $3\frac{3}{4}$ % festgesetzt.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Der Braunschweigische Landtag bewilligte der genannten Eisenbahn 230 000 ℳ Staatsbeihilfe für den Bahnbau Güntersberge-Hasselfelde.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die Gesammteinnahmen beliefen sich im Jahre 1889 auf 430 958 ℳ gegen 350 235 ℳ im Vorjahre; davon entfallen 227 900 ℳ auf den Personen- und 164 257 ℳ auf den Güterverkehr. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 284 496 ℳ gegen 261 810 ℳ im Vorjahre, sie beanspruchten 66,9 % der Einnahmen gegen

67,09 % im Jahre 1888. Der verfügbare Reingewinn stellt sich auf 135 774 ℳ; davon sind verwendet worden zur Verzinsung und Tilgung der Obligationen 87 506 ℳ, Dividende an die Aktien Lit. A. 36 000 ℳ (1½ %), Dotirung des Bilanz-Reservefonds 2 413 ℳ, ausserordentliche Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds 5 000 ℳ, Eisenbahnsteuer 422 ℳ, Vortrag auf das folgende Jahr 4433 ℳ. Die Staatszuschüsse (zur Hälfte von Oldenburg, zur Hälfte von Lübeck zu decken) betrugen 53 386 ℳ.

In der Generalversammlung waren 615 Aktien vertreten. Die Bilanz und Dividende von 1½ % wurde genehmigt.

Die Harzbahn (System Abt).

In den auszüglichen Mittheilungen aus dem im Vereine für Eisenbahnkunde am 10. September 1889 seitens des Herrn Bahndirektor Schneider gehaltenen Vortrage: „Die Zahnrad-Eisenbahn und ihre Anwendung auf den Harz", welche in Nr. 10 S. 98 d. Ztg. gegeben wurden, ist hervorgehoben, dass Herr Schneider mit seinen Bestrebungen in Bezug auf die Einführung des von ihm für die Harzbahn vorgeschlagenen Oberbausystems und der Anwendung der Abt'schen Zahnstange sich nur geringer Unterstützung seitens der technischen Kreise zu erfreuen hatte.

Inzwischen sind indessen die Urtheile aller Fachleute dahin abgegeben worden, dass es für Gebirgsbahnen gemischter Bauart kein vollkommeneres und brauchbareres System gibt als die Abt'sche Zahnstange auf eisernen Querschwellen.

Eine Bestätigung dieser Vorzüglichkeit des auf der Harzbahn zur Anwendung gekommenen Oberbausystems ist auch wieder in diesem Jahre ausgesprochen worden anlässlich der seitens des Herzoglichen Eisenbahnkommissariats am 28. Mai vorgenommenen Revision der Harzbahnstrecken.

An der betreffenden Stelle heisst es in den Ergebnissen der speziellen Prüfung des baulichen Zustandes der auf Braunschweigischem Gebiete belegenen Strecken der Harzbahn:

Es liegt Veranlassung vor, auch nach Beendigung der diesjährigen Revision den guten Zustand der Gebirgsstrecke im allgemeinen und die solide und zweckmässige Beschaffenheit des Oberbaues, sowie insbesondere die Bewährung des Abt'schen kombinirten Adhäsions- und Zahnstangen-Systems mit der zugehörigen Gleiskonstruktion aufs neue zu konstatiren.

Es dürfte nach solchen Resultaten die Wahl eines Systems für eine neu zu bauende leistungsfähige Gebirgsbahn von dem Charakter der Harzbahn wohl nicht schwer sein.

Mecklenburgische Südbahn.

In der auf den 23. d. Mts. einberufenen Generalversammlung soll u. a. auch Mittheilung über die Verhandlung mit der Mecklenburgischen Regierung, betreffend die Uebernahme des Betriebes der Südbahn, gemacht werden.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn-Gesellschaft.

Nachdem die ausserordentliche Generalversammlung der Gesellschaft vom 11. April d. J. den Antrag auf Reduktion des Aktienkapitals abgelehnt hat, wird jetzt eine neue ausserordentliche Generalversammlung auf den 24. d. Mts. einberufen, auf deren Tagesordnung erneute Anträge auf Reduktion des Grundkapitals und entsprechende Aenderungen der Statuten stehen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von $8\frac{4}{15}$ % (1888 $9\frac{1}{15}$ %) auf die Stammaktien und von $7\frac{5}{12}$ % auf die Prioritätsaktien in Vorschlag zu bringen.

Dampfstrassenbahn Soden-Königstein-Feldberg.

Man schreibt der „Nat.-Z.": Das Gesuch der Kommanditgesellschaft für Eisenbahnen und öffentliche Bauten (F. Thiel) zu Berlin um Gestattung der Erbauung einer Dampfstrassenbahn von Soden über Königstein nach dem Grossen Feldberg mit Haltestelle am „Rothen Kreuz" für die sehr industriellen Feldbergsdörfer unter Benutzung der Bezirksstrasse ist vom Kommunallandtage des Regierungsbezirks Wiesbaden einstimmig mit dem Vorbehalte genehmigt worden, dass der Landesausschuss ermächtigt sei, den definitiven Vertragsabschluss nach Erledigung verschiedener technischer Fragen und unter Nachweisung der Finanzirung in der Zeit bis zum 15. Oktober d. J. zu vollziehen. Durch das Zustandekommen fraglicher Bahn wird ein bedeutender Aufschwung des wunderschönen, vielbesuchten Hochtaunus bedingt. Hinsichtlich der Rentabilität des Bauunternehmens erscheine jeder Zweifel ausgeschlossen.

Aus Bayern.

Am 14. d. Mts. wird die 12,32 km lange Lokalbahn von Freilassing nach Laufen zur Eröffnung gelangen.

Die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Die höchste Steigung beträgt 1 : 50, der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahn 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen von nicht mehr als 4 m festem Radstand verkehren können.

Ausser der Endstation Laufen ist die Haltestelle Surheim (5,27 km von Laufen) auch für Güterabfertigung eingerichtet, während die Halteplätze Lohen (2,18 km von Laufen) und Gastag (8,75 km von Laufen) nur dem Personenverkehre dienen. An den Halteplätzen können jedoch während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh (verpackt und unverpackt) in Einzelsendungen durch Vermittelng des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Eine direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung nach den Stationen anderer Bahnlinien und umgekehrt findet nicht statt.

Die Eröffnung des Betriebs erfolgt gleichzeitig für den Personen- und Güterverkehr.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in der Endstation Laufen und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen in München unmittelbar unterstellt.

Ueber die Lage und Umgebung der Bahn wird folgendes berichtet:

Mit dieser Bahn wird wieder ein Stück Erde leicht zugänglich gemacht, welches mit seiner reizenden Umgebung bisher viel zu wenig bekannt war und deshalb nur wenig des Besuches gewürdigt wurde. Beim Aussteigen am Bahnhofe in Laufen ist man überrascht über das grossartige Panorama, welches sich dem Beschauer darbietet: Zu Füssen das freundliche Städtchen mit der prächtigen Stiftskirche und dem ehrwürdigen, neuerdings restaurirten Kapuzinerkloster und dessen schönem Garten; dann die Vorläufer des Hausberges, welche von der mit grünen Auen eingefassten Salzach bespült werden, bieten vom Bahnhof Laufen gesehen ein gar schönes Bild und erblickt man von der mit Recht sogenannten schönen Aussicht Salzburg von den Alpen umgeben. Laufen ist auch mit herrlichen Ausflugspunkten umgeben. Eine Perle davon ist der nur ¾ Stunde entfernte Abtsdorfer See, eine Idylle, welche durch die Bahn die richtige Würdigung finden wird; ferner Maierhofen, Löbenau, Schwaigers Keller, Abtssee und Steinbrinning; auf Oesterreichischer Seite sind Weitwörth, das Schlösschen St. Pankratz und die in 2 Stunden zu ersteigende Hausbergspitze (Kaiserbuche) mit einer wundervollen Aussicht auf 7 Seen recht dankbare Ausflüge. Mit der Bahn kann man täglich 3 Mal Salzburg, Reichenhall oder Berchtesgaden erreichen.

Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (Bauabtheilung) in München theilt uns ferner mit, dass eingetretener Hindernisse halber die Betriebseröffnung der Bahnstrecke Hergatz-Wangen vor dem 15. Juli d. J. nicht stattfinden kann.

Aus der Schweiz.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Bundesrath Welti erklärte im Nationalrath: es sei begründete Aussicht vorhanden, dass das internationale Uebereinkommen betreffs der Eisenbahnfracht demnächst die Rektifikation sämmtlicher betheiligten Staaten erhalten werde.

Splügenbahn.

Das Schweizerische Splügenbahn-Komitee hat in seiner am 14. Mai abgehaltenen Sitzung auf Grund des von Herrn Oberingenieur Moser umgearbeiteten Projektes der Società Adriatica die mit der Graubündner Centralbahn zusammenfallende Trasse zwischen Chur und Thusis festgestellt. Nach den bez. Beschlüssen soll die Station Reichenau auf dem linken Rheinufer in der sogen. Isla angelegt werden. Von dort wird sich die Linie meistentheils im Korrektionsgebiet des Hinterrheins bis nach Kazis fortsetzen, wo die Anlage der nördlichen internationalen Station vorgesehen ist. Bei Kazis fängt die Bergbahn an, welche mit einer Steigung von 26 ‰ die Station Thusis erreicht, die Nolla in einem Schleiftunnel unterfährt und dann, ohne dass weitere aussergewöhnliche Bauten nothwendig würden, die Viamala und das Schamserthal bis zum nördlichen Ausgang des grossen Tunnels durchläuft. Der Bündner Centralbahn wird anheimgestellt, entweder die von Herrn Moser früher projektirte Trasse, welche die Anlage der Station Thusis etwa 30 m unterhalb der Ortschaft bedingen würde, beizubehalten, oder der Trasse der Splügenbahn zu folgen, in welchem Falle Thusis dann eine Doppelstation in äusserst günstiger Lage erhalten würde. Im ferneren wurde der zwischen der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen und Herrn Moser abgeschlossene Vertrag, betreffend Umarbeitung des Projektes der Società Adriatica vom Schweizerischen Splügenkomitee übernommen, die Reorganisation des letztern jedoch bis nach erfolgter Vorlage des vollständigen Planmaterials nebst Bericht usw. verschoben.

Aargauisch-Luzernische Seethalbahn.

Diese Bahn beförderte letztes Jahr 225 820 Personen, 474 t Gepäck, 3 126 Thiere und 33 359 t Güter. Die Einnahmen

der Gesellschaft betragen 261 271,76 Frcs., die Ausgaben 175 904,42 Frcs., der Einnahmeüberschuss ist somit 84 367,34 Frcs., wovon die Aktionäre 34 200 Frcs. erhalten.

Die erste Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika.

Von sachkundiger Seite wird der „National-Zeitung" geschrieben:

In den beiden letzten Nummern (10 und 11) der „Kolonial-Zeitung" hat Premierlieutenant Weiss, à la suite der II. Ingenieur-Inspektion, eine sehr verdienstvolle Arbeit, „Ueber Verkehrswege in Ostafrika" veröffentlicht, die in dem eingehend ausgearbeiteten Vorschlage eines Bahnbaues von Tanga zum Kilimandscharo gipfelt. Premierlieutenant Weiss gehört zu jenen ersten Deutschen Pionieren, die im Jahre 1885 nach Ostafrika hinausgingen, um durch kühne Expeditionen in das Innere das Land kennen zu lernen und mit den Häuptlingen Verträge zu Gunsten der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft abzuschliessen. Er machte in Gemeinschaft mit dem verstorbenen Dr. Jühlke den Marsch von Pangani nach dem Kilimandscharogebiet und kennt daher das von ihm besprochene Gebiet aus eigener Anschauung. Da es allgemein bekannt ist, dass die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft dem Gedanken des Eisenbahnbaues in der genannten Richtung nahe getreten ist, dass sie bereits den Topographen Dr. Baumann zur Erkundung des Landes und Berichterstattung über die geeignetste Trace der Bahn entsendet hat und sich mit der Finanzirung des Unternehmens gegenwärtig beschäftigt, so dürfte die fragliche Angelegenheit ein lebhaftes Interesse erwecken.

Herr Premierlieutenant Weiss wendet sich mit seinem Projekt mit Recht dem Usambara-Lande zu, das seines natürlichen Reichthums halber naturgemäss die erste Beachtung und erste Aufschliessung durch Europäische Verkehrsmittel verdient. Er schlägt folgende Bahnlinie vor:

1. Ausgangspunkt Tanga*), Deutsche Station, 4 000 Einwohner, an einem natürlichen Hafen gelegen, den demnächst die Deutschen Küstendampfer alle 14 Tage anlaufen werden.
2. Amboni, Pflanzung der Deutschen Pflanzergesellschaft,
3. Umba, Englische Missionsstation am Ubumbine, einem Zuflusse des in die Tangabai mündenden Mkulumusi,
4. Mtangata, 7 km von der grossen Englischen Missionsstation Magila,
5. südlich Lewa, der grossen Tabakspflanzung der Ostafrikanischen Plantagengesellschaft, soll die Bahnlinie das Thal des Panganiflusses auf etwa 145 m Höhe erreichen und diesen aufwärts gehend weiter berühren,
6. Korogwa, 290 m hoch, eine verlassene Station der Ostafrikanischen Gesellschaft,
7. Masinde, 512 m hoch, die „Residenz" Simbodjas, des Häuptlings von Usambara,
8. westlich vom Pare- und Uguenogebirge entlang nach Klein-Aruscha, 738 m hoch, am Fusse des Kilimandscharo, Endpunkt.

Die Gesammtlänge der Bahn von Tanga bis Aruscha wird auf 360 km berechnet. Aus den angeführten Orten ist ersichtlich, dass die Bahnlinie eine Reihe jetzt bereits vorhandener Kultur- und Verkehrsmittelpunkte des Landes berühren soll, deren Bedeutung durch diese Verbindung selbstverständlich in hohem Maasse steigen wird. An Naturerzeugnissen des Landes, die sofort zur Beförderung an die Küste gelangen, werden aufgeführt: Rindshäute, Kautschuk, Kopal, Kopra, Sesam, Mtama, Schirokko, Orseille, Melasse, Butter und Fett, Rindvieh, Schafe, Ziegen und Bauholz. Dazu treten später die Erzeugnisse der Deutschen Pflanzungen: Tabak und Baumwolle. Am Paregebirge treibt die Bevölkerung Ackerbau und Viehzucht mit Stallfütterung. Die Bewohner des Uguenogebirges sind bekannt wegen der Schmiedearbeiten, die sie aus dem Eisen ihrer Berge liefern. Ueber die tropische Vegetation und den fruchtbaren Boden des Usambaragebirges lese man die jetzt zur Veröffentlichung gelangenden Berichte des Dr. Baumann nach, der aus den Bergen heraus sie direkt niedergeschrieben hat. „Ueber das Kilimandscharogebiet", sagt der Verfasser, „kann ich nur das wiederholen, was ich bereits 1885 in dem Schriftchen: „Meine Reise nach dem Kilimandscharogebiet" gesagt habe, es ist das Paradies Ostafrikas. Diese Behauptung ist keine übertriebene; die zahlreichen Reisenden, welche seitdem diese wunderbare Gebirgslandschaft, die nordisches und Tropenklima vereinigt, besucht haben, konnten das Behauptete nur von neuem bestätigen. Wir treten hier mit einem kräftigen, gesunden und freien Volke in Verbindung. Hier finden wir für Deutsche Arbeitskraft und Deutsche Intelligenz ein dankbares Feld der Thätigkeit. . . Hier gibt es einen Bezirk von gewiss 50 Quadratmeilen Flächenraum, welcher die Möglichkeit bietet, dass der Europäer dort leben und arbeiten kann. Man würde hier eine grosse Zahl Europäischer Familien ansiedeln können und zugleich ein Sanatorium finden, wie man es nicht besser wünschen könnte." Die Möglichkeit der Auswanderung Deutscher Bauern nach dieser hochgelegenen Gegend Ostafrikas möchten wir besonders hervorheben, da es von Bedeutung ist, uns in dem fern abliegenden grossen Gebiete wenigstens einen Stamm Deutscher Bevölkerung zu bilden.

*) Pangani kann seiner sumpfigen Umgebung, sowie der vor der Flussmündung gelegenen Barre wegen nicht in Betracht kommen.

Die sehr eingehenden Erörterungen technischer Art über die Bauausführung seien allen, die sich dafür interessiren, zum Nachlesen empfohlen. Hier möge nur bemerkt sein, dass die Spurweite der Schienen auf 1 m angenommen ist, dass das Holz für die Schwellen überall im Lande vorhanden ist, dass diese gegen die Zerstörung durch Ameisen usw. mittelst Imprägnirens geschützt werden sollen, und dass endlich die Anlage einer Holzschneidemühle in Tanga empfohlen wird. Die möglichst genaue, durchaus nicht optimistisch zu nennende Berechnung der Baukosten beläuft sich auf 10 012 000 ℳ, die jährlichen Unterhaltungskosten einschl. Verzinsung, Amortisation und Reservefonds auf 1 117 000 ℳ.

Um die Rentabilität der Eisenbahn festzustellen, hat Herr Premierlieutenant Weiss die Transportwerthe der gegenwärtig in Pangani und Tanga aus dem Hinterland zur Ausfuhr sowie zur Einfuhr dort gelangenden Artikel tarifmässig zusammengestellt. Diese Berechnung ergibt 240 000 ℳ. Man braucht ihn nicht als Sanguiniker zu bezeichnen, wenn er schätzungsweise annimmt, dass infolge des billigen und bequemen Verkehrs diese Transporte sich schnell um das Dreifache steigern werden. Dazu kommen weiter die umfangreichen Artikel der Deutschen Pflanzungen und der vorläufig gar nicht zu übersehende Personenverkehr. Eine baldige Rentabilität der Bahn ist von der schnell zunehmenden Civilisation in dem von der Natur so verschwenderisch ausgestatteten Lande wohl zu erwarten.

Möge sich das Deutsche Kapital diesen Arbeiten zuwenden! Der hier besprochene Aufsatz verdient seiner Gründlichkeit halber allseitige Beachtung.

Personalnachrichten.

Preussen: Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Regierungs- und Baurath Hermann Julius Taeger ist zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, und der Regierungsrath Friedrich Seydel zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath in demselben Ministerium ernannt.

Preussische Staatsbahnen.

Der Verkehrskontroleur Schmidt in Bromberg ist, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers des Verkehrsbüreaus der Eisenbahndirektion in Bromberg, zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt worden.

Verliehen ist den Regierungsassessoren: Hoffmann in Wiesbaden die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Wiesbaden, Lehmann in Görlitz die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Görlitz, Lentze in Altena die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Altena, Mispel in Breslau die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte (Breslau-Halbstadt) in Breslau, Polomski in Breslau die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Tessmar in Danzig die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Danzig.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli 1890 wird die zwischen Prökuls und Kukoreiten belegene Haltestelle Wilkieten für den Stück- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet.

Bromberg, den 3. Juni 1890. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof loco und transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz andererseits gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinen, Kies, Sand, Mergel und Lehm im internen und direkten Verkehre der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen vom 15. April 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. der I. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält anderweitige Anstosstaxen für die Stationen der Bödelibahn, sowie eine Bestimmung über die Anwendbarkeit des Ausnahmetarifs auf den Artikel „Dachschiefer" im Verkehr von gewissen Stationen der Jura-Simplon-Bahn.

Karlsruhe, den 4. Juni 1890. (1258)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Gotthardbahn andererseits ist mit Gültigkeit vom 15. Juni 1890 ein neuer Tarif erschienen, durch welchen der entsprechende Tarif vom 1. März 1887 mit Nachträgen und Anhang aufgehoben und ersetzt wird.

Der neue Tarif, welcher gegenüber dem seitherigen theilweise nicht unerhebliche Taxermässigungen aufweist, kann zum Preise von 60 ₰ = 75 Centimen für das Stück von den Güterverwaltungen in Basel (Bad. Bahnhof) und Waldshut, sowie von dem diesseitigen Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 4. Juni 1890. (1259)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg, Magdeburg-Oldenburg und Altona-Magdeburg. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sowie für Eisen- und Stahldraht, verpackt, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern, wird über den 30. Juni d. J. hinaus bis auf weiteres verlängert.

Magdeburg, den 4. Juni 1890. (1260)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die in den Monaten Juli, Oktober und November v. J. für Schienen und Schienen-Befestigungsgegenstände, für andere Eisenartikel des Spezialtarifs II, sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht usw. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern eingeführten Ausnahmetarife bleiben in gleichem Umfange und unter den gleichen Bedingungen auch über den 30. Juni d. J. hinaus bis auf weiteres in Geltung.

Altona, den 5. Juni 1890. (1261)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 15. Juni d. J. ab wird für „Langholz" bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen im Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, jedoch mit Ausschluss des sich über die Strecke Mannheim-Friedrichsfeld-Frankfurt a/M. bewegenden Verkehrs, die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg berechnet.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 5. Juni 1890. (1262)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 7. d. Mts. ab wird die Station Eyne der Belgischen Staatseisenbahn mit dem Frachtsatze von 3,97 Frcs. per 100 kg in den vom 13. Januar 1885 gültigen Reexpeditionstarif für Flachs etc. ab Königsberg nach Belgien aufgenommen.

Köln, den 7. Juni 1890. (1263)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 20. d. Mts. treten für die Beförderung von Magnesit (roh, in Steinen, gebrannt oder gemahlen) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen St. Michael und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe) direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 5. Juni 1890. (1264)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg, seewärts. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt ein Tarif für den direkten Güterverkehr von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatseisenbahnen nach den Häfen Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Konstantinopel, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter) über Hamburg, seewärts, in Kraft.

Der Tarif, an welchem die Königlich Preussischen und Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die Deutsche Levante-Linie in Hamburg betheiligt sind, enthält Gesammt-Frachtsätze bis zu den genannten überseeischen Häfen für Stückgut-Sendungen in Mengen unter 1 000 kg und Mengen über 1 000 kg, sowie für eine Reihe wichtiger Ausfuhrartikel als

Eisen, Stahl und andere unedle Metalle, sowie Waaren daraus, Cement, Soda, Glas- und Glaswaaren, Thonwaaren, Zucker, Papier, Pappe, Stärke, Spiritus, Garne, Gewebe von Baumwolle, Flachs, Wolle usw., Holzstifte, Kalirohsalze, Stein- und Siedesalz

in Wagenladungen, und zwar für Kalirohsalze, Stein- und Siedesalz bei Aufgabe in Mengen von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger, für die übrigen Artikel in Mengen von mindestens 5 000 und 10 000 kg.

Der erste Dampfer „Chios" wird am 28. Juni d. J. ab Hamburg abgefertigt werden.

Der zur Zeit noch im Drucke befindliche Tarif wird nach dem 15. Juni d. J. durch die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen bezw. durch die Deutsche Levante-Linie in Hamburg zum Preise von 0,35 ℳ abgegeben. Bis zu dem Erscheinen des Tarifes ertheilen über die Beförderungsbedingungen und über die Höhe der Tarifsätze das Tarifbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion Altona und die Direktion der Deutschen Levante-Linie in Hamburg Auskunft.

Die für den fraglichen Verkehr zu verwendenden besonderen Frachtbriefe werden ebenfalls nach dem 15. Juni d. J. durch die Güter-Abfertigungsstellen abgegeben.

Altona, den 9. Juni 1890. (1265)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. IV.)

Nr. 11. Jahrgang 1890. **Berlin, am 11. Juni 1890**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	11	1	Pack	Papier —	50	1	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A L	3662	1	Ballen	Baumwollenwaaren	106	2	Konstanz	Badische Stsb.	
3	B B M	114	1	Kollo	Drahtnägel —	80	3	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
4	B O	—	1	Tafel	Eisenblech —	25	4	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
5	B R	—	2	Bund	Guss (30 Stück) —	18	5	Mannheim	Badische Stsb.	
6	B Z	1723	1	Ballen	Federn —	32	6	Meppel	Niederländ. Stsb.	
7	C F	45	1	—	Tau —	—	7	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	C F	5	5	Ballen	Papier —	390	8	Maestricht	Grand Central Belge	
9	C M	9813	1	Fass	gefüllt —	195	9	Leimstruth	K. E.-D. Elberfeld	
10	C R	4233	1	Pack in Papier	einzelne Stahlzinken	3	10	Hagen	„	
11	C S	1178	1	Korb	Futternessel —	—	11	Elberfeld St.	„	beschr. Biebermühle.
12	C W M	1261	1	Pack	Schaufeln mit Stiel	12	12	„	„	beschr. Elberfeld.
13	D A	—	1	—	Decke —	—	13	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
14	D K	106	1	Ballot	Tuch —	14	14	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
15	E	4	1	Ballen	Tabak —	79	15	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
16	E	382	1	Fass	leer —	18	16	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
17	E B	408	1	Kiste	leer —	33	17	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	b. Bodenrevision, beschr. „Zeitz“.
18	E G	10	1	Fass	leer —	34	18	Schiltigheim	Elsass-Lothring.	
19	E S	—	8	Stangen	Stahl und Blech —	15	19	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
20	E V C K M	4493	1	Ballen	Leinen oder baumwoll. Gew.	89	20	Heringen	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
21	F G	7028	1	Sack	Zucker —	100	21	Braunschweig	„	
22	G B	5416	1	Pack	Spazierstöcke (12 Stück)	4	22	Breslau Märk.	K. E.-D. Berlin	bei der Bodenrevision am 26/4. d. J. überz. vorgefunden.
23	G F	52	1	Fass	Betten —	50	23	München C. B.	Bayerische Stsb.	
24	G F	393/96	4	Ballen	Maschinentheile —	71	24	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
25	H	9	1	—	eis. Bettgestell —	23	25	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
26	H M	9642	1	Fass	leer —	11	26	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
27	J	1	1	Pack	(6 leere Körbe) —	35	27	Mittelsinn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	J L	11	1	—	Gasrohr (5 m lg) —	14	28	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
29	JRPC (in Raute)	4276	1	Kiste	unbekannt —	91	29	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
30	K	—	2	Pack	Stifte —	10	30	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
31	K	495	1	Kiste	Gummischläuche —	36	31	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
32	L	7	1	„	leer —	32	32	Bingen G. E.	Hessische Ludwigsb.	
33	N F	4 4 4	2 1 1	— — —	Ofenrohre — Eisenthürchen — Herdplatte —	41,5	33	Grafing	Bayerische Stsb.	
34	P S	14510 oder 14010	1	Packet	Eisengusswaaren (Thürdrücker?)	27	34	Salzungen	Werrabahn	seit Januar überzählig.
35	R	8342	1	Kiste	Kerzen —	7	35	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
36	R E	170106	1	„	Lederappretur —	22	36	München C. B.	Bayerische Stsb.	*)
37	R N	5844	1	Fass	Glaserkitt —	142	37	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
38	S	1216	1	Kübel	? —	53	38	Grevesmühlen	Mecklenb. Frd.-Frz.	**)

*) Von Firma Esser in Berlin; beschr. München.
**) In Lüneburg aus Wg. 5807 Brs. überzählig entladen und auf Grund der Anschrift „Station Grevesmühlen“ nach dort gesandt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	S	15	1	Pack	Waschreiben —	15	39	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Elberfeld.
40	S & V L	—	2	Stück	Eisen —	52	40	Cleve	Linksrh. Köln	
41	T O	1/2	2	Kisten	Essenz —	238	41	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	beschr.: Erfurt, verkauft für 1,40 *M.*
42	W B	—	1	Korb	Spargel —	13	42	Erfurt (Eilg.-Abf.)	K. E.-D. Erfurt	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
43	Basel Frankfurt	111	1	Koffer	unbekannt —	47	43	Frankfurt Gepäckabfert.	Main-Neckarbahn	
44	O. Bayer in Ehrenberg b. Themar	—	1	Fass	Liqueur —	7	44	Themar	Werrabahn	aus Wg. 6809 Erfurt überzählig entl.
45	Berlin schablonirt	—	1	Ballot	Eisenwaaren (4 eis. Hebel, 4 Klammern, 4 eis. Scheiben)	10	45	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	ohne Zeichen u. Nummer.
46	Bestsand	—	1	Packet	? —	3	46	Vierves	Grand Central Belge	
47	Braunschweig	—	2	Stück	Unterlagskasten —	—	47	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
48	Buch-Sigolsheim	—	1	Fass	leer —	22	48	Rappoltsweiler	„	
49	Carrières lour 9/4	40	1	—	Decke —	—	49	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
50	Gouvy	—	1	Stück	Pflugschaar —	3	50	Bitsch	Elsass-Lothring.	
51	V G Grauel & Coqui Speditions-geschäft Potsdam	2	1	Koffer	Kleider —	56	51	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
52	Joinauk	10	1	—	Decke —	—	52	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
53	Brauerei Käferthal	—	1	Bierfass	leer (42 l) —	35	53	Frankfurt a/M. O., G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
54	Maulburg	—	1	Ballen	Säcke —	175	54	Basel	Elsass-Lothring.	
55	A „Reichertshausen"	100	1	Korb	leerer Ballon —	13,5	55	Reichertshausen	Bayerische Stsb.	
56	Schulte	—	1	Kiste	? —	1	56	Hasselt	Grand Central Belge	
57	Squibin	42	1	—	Decke —	—	57	Ham-sur-Heure	„	
58	Strauss u. Bauer München C. B.	—	2	Pack	leere Säcke —	106	58	München C. B.	Bayerische Stsb.	
59	Sturm	1437	1	Fass	leer —	25	59	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	Vicinal	—	1	Packet	? —	1	60	Heyst-op-den-Berg	Grand Central Belge	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
61	—	11	1	—	Gussrädchen —	1,5	61	Mannheim	Badische Stsb.	
62	—	37	1	Weinfass	leer (42 l) —	15	62	Frankfurt a/M. O., G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
63	—	72	1	Ballen	Wolle —	183	63	Rieding	Elsass-Lothring.	
64	—	151	1	—	Fleischhackmaschine	2	64	Mülhausen	„	
65	—	247	1	Stab	Flacheisen —	31	65	Oberwesel	Linksrh. Köln.	
66	—	888	1	Bierfass	leer —	29	66	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
67	—	3011	1	—	Blechkiste —	12	67	Osterode a/H.	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
68	grüner Strich	—	2	—	bleierne Röhren, 5,2 m lang	—	68	Berlin N. M.	K. E.-D. Berlin	*)
69	rother Strich	—	1	Stück	Gusstheil —	1	69	Basel	Elsass-Lothring.	
70	weiss —	—	1	Stange	Flacheisen —	8,5	70	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
71	weiss —	—	1	—	Wagenstange —	—	71	Halle	„	
72	roth 0	—	1	Bund	Kochplattenschieber	5	72	Rathenow	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
73	—	—	1	Korbflasche	Beize —	73	73	Schiltach	Badische Stsb.	
74	—	—	1	Sack	Betten —	12	74	Suderode	K. E.-D. Magdeburg	
75	—	—	1	Pack	Betten —	2	75	Berlin L.	„	
76	—	—	1	Stück	Brett —	6	76	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
77	—	—	1	Kiste	ansch. Cigarren —	13	77	Monsheim	Hessische Ludwigsb.	
78	—	—	1	—	defektes Dachfenster	10	78	Frankfurt a/M. O., G.-E.	„	
79	—	—	1	Bund	Eisen —	15	79	Mannheim	Badische Stsb.	
80	—	—	1	Stange	Eisen —	29	80	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	

*) Die Röhren wurden in Rostock Lloyd auf Deck des Wagens 16757 Bbg. befestigt vorgefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	—	—	2	Stück	Eisen —	27	81	Neuss	Linksrh. Köln	
82	—	—	1	—	altes Eisenblech —	59	82	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
83	—	—	1	Ring	vierk. Eisendraht —	20	83	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Stück	Eisenmassel —	45	84	Nebing	Elsass-Lothring.	
85	—	—	1	—	Feldschmiede —	85	85	Augsburg	Bayerische Stsb.	
86	—	—	1	—	Heubaum (7 m lg.) —	10	86	Leipzig (Th. Bhf.)	K. E.-D. Erfurt	
87	—	—	1	Kiste	leer —	—	87	Basel	Elsass-Lothring.	
88	—	—	1	Korb	schwarz lackirte Kistengriffe	102	88	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	Kiste	Kleider u. Geschirr	36	89	München C. B.	Bayerische Stsb.	
90	—	—	1	Sack	alte Knochensäcke —	13,5	90	„	„	
91	—	—	3	Bund	leere Körbe —	19	91	Mannheim	Badische Stsb.	
92	—	—	1	Koffer	leer —	—	92	Basel	Elsass-Lothring.	
93	—	—	4	Säcke	Lumpen —	105	93	Frankf. a/M.O., G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
94	—	—	1	Stück	Ofenrost —	2,5	94	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
95	—	—	4	Paar	gusseis. Ofenfüsse —	8	95	Lautenburg	K. E.-D. Bromberg	
96	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	96	Strausberg	„	
97	—	—	1	Sack	Pferdedecken —	8	97	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	—	dicke eiserne Platte	82	98	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	1	—	Sackkarre —	—	99	Holzwickede	„	
100	—	—	1	—	Schemel —	2	100	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	in 3 Stücken ca. 17 m.
101	—	—	1	—	starke Schnur —	—	101	Asch	Bayerische Stsb.	
102	—	—	1	—	Schraubenwinde —	—	102	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	—	kief. Schwelle —	—	103	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Bromberg	
104	—	—	1	Kollo	Sensen —	4,5	104	Harburg	Unterelbesche	*)
105	—	—	1	—	rothe Signalflagge —	—	105	Neuss	Linksrh. Köln	
106	—	—	1	Parthie	hölzerne Stiele —	12	106	Hasselt	Grand Central Belge	
107	—	—	1	Stück	Tragbalken —	14	107	Merzweiler	Elsass-Lothring.	
108	—	—	1	—	vierk. Wagenschlüssel	—	108	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	—	—	1	—	Wandtafel (schwarz gestrichen)	24,5	109	Hohenstein W./Pr.	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	—	Werktisch mit Schraubstock und Röhrenspanner	137	110	Augsburg	Bayerische Stsb.	
111	—	—	1	Kollo	Wirthschaftsgeräthe	9	111	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A S	2	2 1	Ballen Korb	Grünzeug —	115	1	Deutschbrod	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 11/5.
2	B	6	1	Kollo	Pumpe —	550	2	Lieben	„	„ 22/5.
3	B	16/92	1	Stück	Juteleinen —	30	3	Prag	„	„ 12/5.
4	B S	5057/60	4	Ballen	Pappendeckel —	100	4	Wien	„	„ 28/5.
5	G B	367/68	2	Fässer	leer —	29,5	5	Trs. Jedlersee	„	„ 26/5.
6	G U	6570	1	Ballen	unbekannt —	40	6	Königgrätz	„	„ 23/5.
7	H blau K	7291	1	Kiste	leer, alt —	10	7	„	„	„ 12/5.
8	H O L D	53	1	Ballen	Baumwolle —	225	8	Tetschen	„	„ 12/5.
9	J K C S	9420	1	Kiste	unbekannt —	25	9	Vsetat-Privor	„	„ 12/5.
10	J S	1524	1	Ballen	unbekannt —	16	10	Okrouhlitz	„	„ 7/5.
11	K	—	1	Bund	2 Stck. eis. Federgehänge	15	11	Kolin	„	„ 16/5.
12	K B	122	1	Ballen	Leder —	47	12	Pardubitz	„	„ 27/5.
13	M	1/3	3	Kisten	leer —	75	13	Wildenschwert	„	„ 5/5.
14	M H	264	1	Kiste	Hefe —	12	14	Friedland	„	„ 21/5.
15	P	638	1	Fass	Pottasche —	614	15	Tannwald	„	„ 20/5.
16	S & S	4543	1	Kiste	unbekannt —	23	16	Tinischt	„	„ 24/5.
17	T	438	1	Sack	Reis —	100	17	Prag	„	„ 12/5.
18	W	2	1	Fass	Pickled-Heringe —	6	18	Jungbunzlau	„	„ 27/5.
19	W L E	2540	100 1	Brote Sack	Zucker —	1 164	19	„	„	„ 27/5.
20	Gep.	37	1	„	? —	33	20	Königgrätz	„	„ 23/5.
21	—	3	1	„	Hirse —	50	21	Prag	„	„ 10/5.
22	—	15	20	Stück	Cottone —	331	22	Wien	„	„ 6/5.
23	X	—	1	Sack	unbekannt —	16,5	23	Trs. Jedlersee	„	„ 26/5.
24	—	—	38	Stück	Cottone —	575	24	Tetschen	„	„ 27/5.
25	—	—	1	„	blecherne Milchkanne	5,5	25	Claudim	„	„ 12/5.
26	—	—	3	„	Rosshäute —	—	26	Iglau	„	„ 28/5.
27	—	—	1	Sack	Schrauben —	1	27	Prag	„	„ 17/5.

*) Ohne Beklebung, aus Wagen 5550 Hannover überzählig entladen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Berlin - Tiroler Güter - Verkehr. Am 1. Juli 1890 kommt für den Güterverkehr zwischen Berlin Anh. - Dresdener Bhf., Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Berlin Central-Markthalle und Schlesischer Bahnhof, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) andererseits über Probstzella-Kufstein ein neuer Gütertarif zur Einführung. Der Berlin-Tiroler Gütertarif vom 1. Dezember 1880 sammt Nachtrag I wird gleichzeitig aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. August l. J. in Kraft.

München, den 7. Juni 1890. (1266)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 10. Mai d. J. wird zur Vermeidung von Missverständnissen erläuternd bemerkt, dass der vom 1. Januar 1889 gültige Gütertarif für den Verkehr nach Eydtkuhnen transito bezw. der Anhang II zu demselben für die Richtung nach Russland in seinem vollen Umfange auch dem 1/13. August d. J. bestehen bleibt, und gelten, soweit in dem bezeichneten Tarif bezw. in dem zugehörigen Anhang II darauf hingewiesen ist, sowohl die Bestimmungen als auch die Waarenklassifikation und Frachtsätze der Tariftabellen ab Wirballen westlich des Deutsch-Russischen Gütertarifs für die Richtung nach Russland bis Eydtkuhnen unter Berücksichtigung der im Eydtkuhner Transittarif vorgesehenen Kürzungen auch nach dem 1/13. August d. J. bis auf weiteres.

Bromberg, den 2. Juni 1890. (1267)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Verbandsverkehre zwischen Deutschen Bahnen (Gütertarif Theil II Heft Nr. 3 für Saarbrücken-Bayern) sind für Eger, Franzensbad und Hof, soweit hierfür schon seither direkte Frachtsätze bestehen, ab 1. Juni d. J. die im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife (Theil II Heft Nr. 2) enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen anzuwenden.

München, den 31. Mai 1890. (1268)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Mit dem 15. Juni d. J. kommt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil IIa (Deutsche Tariftabellen) des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1. Dezember 1885 zur Einführung. (Gratis.)

Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, den 5. Juni 1890. (1269)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Personen- und Güterverkehr.

Von der Deutschen Ausgabe der Personen-, Gepäck- und Gütertarife der Französischen Ostbahn vom 1. September 1884 ist eine Neuauflage nach dem Stande vom 1. Mai 1890 erschienen. Derselben ist zur Berechnung der Fahr- und Frachtgelder von den Belgisch-Luxemburgisch - Deutsch- und Schweizerisch-Französischen Eisenbahn- Grenzpunkten ein Entfernungszeiger beigegeben. Der Tarif kann von der Strassburger Druckerei und Verlagsanstalt (vorm. R. Schultz & Co.) hier, sowie von unserer Drucksachen-Kontrole zum Preise von 5,20 ℳ bezogen werden.

Strassburg, den 4. Juni 1890. (1270)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Tilburg und in Zwolle vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in fünfzehn Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 2. Juni bis zum 18. Juni d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Tilburg und in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 18. Juni d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 28. Juni d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 28. Mai 1890. (1271)
Der Generaldirektor.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 46. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 0 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 30.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Juni 1890.

Inhalt:

Eine Revisionsreise auf der Great Southern Railway in der Provinz Buenos Ayres.

Kurz nach meiner Ankunft in Buenos Ayres*) hatte ich eine günstige Gelegenheit, den Bau von Eisenbahnen in diesen Breiten aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Ein neuer Zweig des Bahnnetzes der Great Southern Railway von Dolores nach einem Orte Chacabuco war nahezu für den Verkehr fertig und bevor diese Strecke dem Aufsichtsbeamten der Regierung zur Abnahme angemeldet werden sollte, machten die betriebsleitenden Beamten und die Bauingenieure eine Revisionsreise, an der theilzunehmen ich und einige meiner Freunde Aufforderung erhielten. Das wichtige Gebiet, welches durch diesen Seitenzweig des Bahnnetzes erschlossen werden sollte, erstreckt sich in gerader Linie von Dolores auf mehr als 160 km Länge nach der Südküste und enthält mit die besten Ländereien der Provinz Buenos Ayres.

Die Great Southern Railway ist in England sehr wohl bekannt, sie ist, ich darf es sagen, ein rein Britisches Unternehmen, und zeichnet sich durch ihre Erträge und ihre geschickte Verwaltung aus.**)

Wir fuhren gegen 3 Uhr Nachmittags von dem Hauptbahnhof der Eisenbahn, welcher fast am äussersten Ende der Stadt liegt, ab. Vor dem Bahnhof befindet sich ein grosser viereckiger Platz (Plaza de la Constiucion), wo die Haupt-Wollmärkte der südlichen Distrikte alljährlich abgehalten werden.***) Auf diesem Platz kann man in langen Reihen die riesigen, zweirädrigen Karreten sehen, welche die Landesprodukte nach der Stadt gebracht haben. Wahre Noahsarchen, auf gewaltigen hohen Rädern stehend, die über viele Meilen quer durch die

---

*) Die nachstehende Schilderung lehnt sich an die Tagebuchnotizen des Sir Horace Rumbold, Baronet, der in den Jahren 1880/81 zum diplomatischen Korps in Buenos Ayres gehörte.

**) Die Bahn ist allerdings finanziell sehr gut gestellt. Sie gehört zu denjenigen Englischen Unternehmungen, wo das System des Aussaugens der Interessenten rücksichtslos gehandhabt wird. Ihre Tarife sind höher als die der Buenos Ayres Westbahn. Bei den grossen Valutaschwankungen korrigirt die Verwaltung jede Woche ihre Tarife und Billetpreise, natürlich nie zu ihrem Schaden. Obgleich ihr Wagenpark geringer ist als der der Westbahn, so leistet sie doch mehr Nutzkilometer als letztere. Dafür ist aber auch die Wagennoth grösser. Mit einer Rücksichtslosigkeit ohne gleichen bringt die Verwaltung zum Ausdruck, dass sie das ihr zugetheilte Verkehrsgebiet allein beherrscht. Tagelang warten z. B. die angemeldeten Viehtransporte auf Beförderung und tagelang dauert der Transport, wo nicht mal ein Kalendertag gebraucht werden sollte. Reklamationen sind fruchtlos. Selbst die Provinzialregierung hat es erst nach harten Kämpfen durchgesetzt, dass wenigstens zu den Fahrkarten-Verkäufern Leute gewählt wurden, welche die Landessprache verstanden. Vorher muthete die Bahnverwaltung den Spanisch sprechenden Eingeborenen zu, dass sie mit dem Billeteur in Englischer Sprache verkehren sollten.

***) 8 Jahre später, als Schreiber dieses Gelegenheit hatte, Buenos Ayres zu sehen, lag dieser Platz schon weit im Innern der Stadt, deren Wachsthum, wie allbekannt, grösser gewesen ist als bei jeder anderen Handelsstadt in Südamerika.

Pampas gerollt, deren Wagenkästen mit Decken aus Fellen oder Leinwand, nach Art der uns auch hier bekannten Zigeunerwagen, überspannt sind.

Unser Zug bestand aus einer Maschine und einem aussergewöhnlich grossen Salonwagen, der mit allem Luxus ausgestattet war, in welchem geschlafen, gespielt, gekocht, gegessen und gebadet werden konnte. Es war ein fahrbares Hôtel.*) Wir hatten die Absicht, wenigstens 48 Stunden fort zu bleiben, und die mächtigen Reisekörbe, welche in einer Ecke des Wagens aufgespeichert standen, deuteten an, dass unsere Wirthe nicht die Absicht hatten, uns während der Reise schmachten zu lassen. Wir machten es uns bald bequem. Der in diesen Gegenden unvermeidliche Cocktail (geschlagenes Ei, Kognak, Champagner und Eis) ging von Hand zu Hand und wir waren bald in einer recht behaglichen Stimmung. Nachdem wir im langsamen Tempo die Station durchfahren hatten, nahm der Zug bald eine grössere Geschwindigkeit an, und als wir das Weichbild der Stadt verlassen, auch Lomas de Zamora, eine der Sommerfrischen von Buenos Ayres, hinter uns hatten, wo noch Pappel- und Apfelsinenbäume und Paraisos eine parkartige Landschaft darstellen, kamen wir in das Gebiet der äussersten Vorstadtstationen, als Gluw, Lanus, Temperley. Diese Namen rühren alle von denen der benachbarten Estancias her.

Nun begann die grosse unendliche Ebene, sich auf einmal in ihrer majestätischen Einförmigkeit dem Blick darbietend. Es war als wenn wir über einen Billardtisch rollten, so grün und so flach war es auf jeder Seite. Nur die Telegraphenstangen unterbrachen das Gesichtsfeld, wenn sie bei der raschen Fahrt des Zuges an uns vorbei zu sausen schienen, als wenn sie Hals über Kopf nach Buenos Ayres laufen wollten.

In der ersten Zone, welche die Stadt Buenos Ayres umgibt, findet man noch vorwiegend Gartenkultur, dazu Mais-, Weizen- und Flachsfelder, welche eine angenehme Abwechselung gegen den weideartigen Charakter des Landes gewähren. Aber bald hörte der Feldbau auf und wir rückten in die unendlichen Weideländereien ein, welche mit Heerden von Rindvieh, Schafen und Pferden bedeckt waren. Diese reichen Weidelandschaften erstreckten sich bis Altamarino, etwa 80 km von der Stadt, wo sich die Hauptlinie der Great Southern Railway in zwei Arme gabelt, von denen der eine rechts sich über Azul, den Granitbergen der Sierra Ventana nach Bahia Blanca erstreckt, während der andere links nach dem Orte Dolores führt. Wir hatten hier einen Aufenthalt von wenigen Minuten und setzten dann unsere Fahrt nach Chaskomos fort. Diese ganze 130 km lange Strecke wurde ohne weiteren Aufenthalt durchfahren.

Hinter Altamarino bekam die Landschaft ein anderes Bild. Die Heerden und einzelne Viehgruppen wurden seltener; das liess auf eine geringe Bevölkerung schliessen. Das Land ist natürlich noch nicht so sehr erschlossen wie in der Nähe der Stadt und deshalb ist der Viehbestand weniger bemerkbar, weil die Heerden sich auf eine weit grössere Fläche vertheilen können. Die Baumgruppen am äussersten Horizont, welche die Lage der Estáncias andeuten, liegen weiter von einander als bisher, sind immerhin aber noch zahlreich genug. Aber stets neue Regionen thun sich auf; die Heerden, die Estancias werden seltener und seltener. Die Wildniss liegt vor uns in ihrer einsamen Grösse.

In Chaskomos wurde Mittag gemacht und da unser splendides Essen schnell bereitet und ebenso schnell eingenommen war, stiegen wir auf das flache Dach des Stationsgebäudes, wo wir bei den letzten Strahlen der untergehenden Sonne die unbegrenzte Fläche der Pampas vor uns hatten, während die einförmige Flachheit hier und da in mässiger Entfernung vom Orte durch das Glitzern einiger grösserer Teiche (Lagunen) unterbrochen wurde. Diese Gewässer sind durch ihren Fischreichthum berühmt.

*) Die Great Southern Railway ist nach Englischer Breitspur (1.676 m) gebaut. Die Wagen erscheinen deshalb meist grösser als auf jeder anderen Bahn.

Wir hatten bei Kerzenschein in dem geräumigen Wartezimmer der Station gespeist und bestiegen wieder unseren Zug, um abermals eine Fahrt von einigen 90 km durch die Finsterniss nach dem Städtchen Dolores zu machen, wo wir Nachtquartier zu nehmen gedachten. Die Great Southern Railwaygesellschaft hat in Dolores ein ansehnliches Haus für ihre bauleitenden Ingenieure errichtet, wo ich und mein Freund E. reine und saubere Zimmer erhielten, während der Rest der Gesellschaft nach dem Wirthshaus im Orte ging. Ihre Ruhe war, wie sie uns anderen Tages erzählten, durch nichts gestört worden. Obgleich wir Dolores spät am Abend erreichten und zur frühen Stunde am kommenden Tage wieder verliessen, wird doch der Ort mir immer im Gedächtniss bleiben. Der Eindruck, den ich erhielt, als wir in die Station fuhren, war der eines stillen, traurigen Provinzialstädtchens, ein Aufenthalt so trübselig, wie sein Name es verdient, der ja in gutem alten Spanisch bedeutet: „Unsere schmerzensreiche Mutter Gottes.“ Als wir aber am anderen Morgen einige Zeit im frühen Sonnenlicht warteten, da die Maschine unseres Zuges Dampf machen musste, erkannte ich, dass Dolores der Mittelpunkt eines beachtenswerthen Handelsverkehrs ist. An den Schienensträngen stand Karrete bei Karrete; die Bahnwagen waren mit der ersten Wolle beladen und andere Erträgnisse der Landwirthschaft wurden verfrachtet. Es sind einige sehr grosse blühende Estancias in der Nachbarschaft, u. a. die ungeheuere Estancia von Anchorena, welche sich viele Meilen weit zwischen Dolores und der Meeresküste erstreckt. In diesem Gebiete und mehr noch in dem angrenzenden Partido von Chaskomos ist das fremde Element vorherrschend, besonders sind Schotten und Iren sehr zahlreich vertreten. Das Land ist gut durch den Salado- und den Samborombomfluss bewässert. Die Ackerwirthschaft gewinnt den Weideländereien grosse Flächen ab.

An dieser Stelle begann unsere Revision und wurde deshalb die Fahrt verlangsamt. Es war Vorsicht geboten. Von Zeit zu Zeit hielt der Zug an, die Ingenieure stiegen aus, und schritten einige 100 m neben dem Geleise her. Die Schienen bestehen aus Stahl und ruhen auf eisernen Querschwellen und Kalotten, weil in dieser holzarmen Gegend Eisen billiger ist als jedes andere Material. Auf diesem so ebenen Terrain hat der Bahnbau keine Schwierigkeiten verursacht, die Geleise haben mit staunenswerther Schnelligkeit und sehr geringem Kostenaufwand vorgestreckt werden können. Mir sind die genauen Zahlen nicht mehr gegenwärtig, obgleich man sie mir s. Z. mittheilte. Aber soweit mir erinnerlich, haben die alten Linien der Great Southern Railway etwa 8 000 £ für die Meile (Englisch) gekostet, während diese Nebenlinien, glaube ich, nur 4 000 £ für die Meile erforderten, d. h. etwa nur den 10. Theil der Kosten der Bahnen in England.

Am diesseitigen Ufer des Salado war alles flach. Hier war der Bau anscheinend am einfachsten gewesen. Während unseres häufigen Anhaltens gestatteten wir uns ein Extravergnügen. Abwechselnd nahm einer nach dem andern vor der Rauchkammer der Maschine auf dem Umlauf über dem Cowcatcher Platz.*) Es war ein eigenthümliches Gefühl, sich so gänzlich vereinsamt an der Spitze eines Zuges zu befinden, von dem man in frischer Morgenluft in die endlosen Ebenen hineingeschoben wurde. Besondere Abwechselung gewährte noch das Zusammentreffen mit Viehheerden. Die Pferde wurden auf-

*) Der Umlauf der Maschinen ist nämlich aussergewöhnlich breit. Auf ihm ruhen während der Fahrt die zurückgeklappten vorderen Buffer der Maschine. Es ist bei der Fahrt durch die Pampas eine gebotene Vorsicht, alles zu vermeiden, was dazu beitragen könnte, dass ein vom Bahnräumer ergriffenes Stück Vieh sich zwischen Schiene und Maschine festklemmen könnte. Das würde eine Entgleisung herbeiführen. Deshalb hängen die vorderen Buffer der Maschine in Charnieren und werden nach hinten übergeklappt, wenn gefahren wird. Ein am Bahnräumer aufsteigender Körper kann dann nicht unter die Buffer kommen. Er steigt und überschlägt sich seitwärts, wobei das Geleis frei wird.

gescheucht und trabten am Geleise entlang, bis sie auf den gellenden Pfiff der Dampfpfeife hin in Galopp verfielen und rechts und links auseinanderstoben sobald unsere Maschine dicht an die Heerde heranrückte.

Die Gegend wurde immer einsamer, die Hügel, wo die Estancias meist errichtet werden, waren spärlich, aber der Viehbestand war doch bedeutend, das sah man an den bleichenden Gebeinen der Opfer des grossen Orkans, des Pampero, der vor etwa Monatsfrist über diese Gegend hinweggefegt war.

Schon bald beim Verlassen von Dolores wurde meine Aufmerksamkeit durch den Leichnam eines dieser armen Thiere erregt, welcher in einer schmalen Pfütze neben einem Wege, oder besser gesagt, neben einer tiefen Wagenspur lag. Wenige Meter davon bemerkte ich einen anderen und dann wieder einen und bald nahm das Feld des Todes eine solche Ausdehnung an, dass ich kaum noch zählen konnte. Die Uhr in der Hand hatte ich etwa 4 oder 500 solcher Kadaver in der kurzen Spanne Zeit von $^3/_4$ Stunden gezählt, als ich des Zählens müde wurde und mich niedersetzte. Alle Kadaver lagen in kurzen Entfernungen, kaum 50 m weit von der Strecke und die angegebene Zahl natürlich nur an der Seite, welche ich beobachtete. Es war Vieh aller Art, obgleich meistens Rindvieh und in jedem Alter und jedem Zustande der Verwesung, von dem geschwollenen Leichnam des frisch gefallenen Thieres ab bis zu dem rein gebleichten Skelett. Einige dieser armen Ueberreste schienen noch gut erhalten und lagen in Gruppen von 2 oder 3 in lebenswahrer Stellung, andere erschienen schrecklich zusammengekrümmt als ein Beweis ihres schweren Todeskampfes. Es war ein erbarmungswürdiger Anblick und ich sehe, dass die Zeitungen, welche über das Unglück berichtet hatten, keine Uebertreibungen gebracht hatten.

Gegen 11 Uhr hatten wir Maipu erreicht, eine Station halbwegs nach Chacabuco, etwa 50 km von Dolores entfernt. Hier machten wir eine Frühstückspause. Der Ort gab eine gute Veranschaulichung der neuen Niederlassungen, welche allen Eisenbahnen in unkultivirten Gegenden, mögen sie entstehen, wo sie wollen, folgen. Obgleich kaum 1 oder 2 Jahre alt, ist er schon in regelmässige Strassen abgetheilt, die sich immer unter einem rechten Winkel schneiden und in deren Mitte unmittelbar neben der Station die unvermeidliche Plaza liegt.

Die Strassen haben hochtönende Namen. Wie alle diese fast unbekannten Orte verdankt auch Maipu seinen Ursprung zweifellos der Ansiedelung weniger Hütten, wie solche sich immer um eine Pulperia gruppiren. An irgend einer alten Fahrstrasse, einem früheren durch die Pampas geführten Indianerstiege, wird wahrscheinlich zuerst ein Stellmacher und dann ein Zimmermann sich niedergelassen und Beschäftigung gefunden haben. Ein solcher Weiler entwickelt sich dann bald zu einem Dorf. Geschieht das, so greift auch die Staatsgewalt ein und sendet einen Agrimensor als Vertreter der Regierung, der den Ort ausmisst und in verschiedene Baustellen theilt. Dann erscheinen Justiz und Verwaltung in den Personen des Friedensrichters und des Polizeikommissars. Damit hat der Ort offizielle Bedeutung erhalten und hat Anspruch auf eine Kirche und eine Schule, Schulmeister und Priester kommen, obgleich noch eine lange Zeit hindurch die Schulbänke leer bleiben werden und die Kirche keinen Besuch haben wird. Aber das ganze System der Regierung drängt zum Vorwärtsschreiten, das Fehlen der Schulkinder, das Fehlen der Kirchenbesucher ist Nebensache. In diesem unfertigen Zustande wird der junge Ort einige Zeit fort vegetiren und dann in das Nichts zurückfallen oder sich urplötzlich zu einem lokalen Centrum entwickeln. Alles das hängt von der Güte der Ländereien seiner Umgebung ab. Maipu soll in dieser Beziehung sehr begünstigt sein; man prophezeit ihm eine grosse Zukunft. Jetzt kann er kaum als angenehmer Aufenthalt gelten.

Die Bedingungen, welche das Gesetz in Bezug auf Bebauung vorschreibt, bestehen im wesentlichen darin, dass die Grundstücke eingefriedigt werden müssen, dass ein Haus zu errichten, ein schmaler Bürgersteig nach der Strasse zu anzulegen ist, und zwar alles dieses binnen Jahresfrist vom Tage der Konzessionirung ab. Nur wenige Ansiedler sind genügend bemittelt, um auf einmal ein Haus zu bauen, wie es dieses ehrgeizige Regulativ verlangt. Man weiss sich aber zu helfen. Man errichtet ein Bauwerk, welches in Grösse und Form mehr einer erweiterten Hundehütte gleicht, als einem Hause. Die Wände werden aus Luftziegeln (Adobes) hergestellt. Diese unscheinbaren, weissgetünchten Hütten, von denen je eine auf einem rechteckigen Grundstücke steht, sehen recht erbärmlich aus. So wie hier beschrieben sieht das halbe Dutzend der sorgfältig mit Namen versehenen, meistens nach Heiligen benannten Strassen von Maipu aus. Es gibt natürlich einige sogenannte Häuser rings um die Plaza gebaut, auch eine Fonda oder Wirthshaus, sowie den unvermeidlichen Almacen (Kaufladen) oder Niederlagen für Speisen und Getränke, ferner eine Tienda, ebenfalls ein Laden, wo der Gaucho seine einfachen Bedürfnisse kaufen kann, nämlich die gewöhnlichen Hausgeräthe, die unvollkommenen Werkzeuge und Ackergeräthschaften, sowie die einfache Kleidung und Pferdegeschirr, namentlich aber die hier einheimischen, schweren Spanischen Sättel. Hier jedoch wie anderswo verschwindet das Charakteristische der Bekleidung sehr schnell, der Lederanzug und der bequeme Poncho muss dem baumwollenen Anzug Platz machen. Sowohl in Maipu als in Chacabuco, welches wir im Laufe des Nachmittags erreichten, werden die Siege des Generals Martin durch Strassennamen in Erinnerung gebracht.

San Martin und Belgrano sind die Namen der Argentinischen Nationalhelden, der Generale der Befreiungskriege. Es waren Zeitgenossen Bolivarss, die (wie dieser im Norden) gegen die Spanische Herrschaft ankämpften. Wie drückend das Spanische Joch gewesen sein mag, beweist wohl der Umstand, dass in den vordersten Reihen der Aufständischen katholische Geistliche kämpften, Geistliche gegen eine Regierung, welche sich des vollen Beistandes des Papstes erfreute.

In den grösseren Städten des Landes schmückt in der Regel eine Statue der Generale San Martin oder Belgrano die Plaza, Statuen nach der Art der gewöhnlichen Dutzendwaare, also martialisches Gesicht, dreieckiger Hut und hochgezückter Degen in der Stellung des Lieutenants, der das Zeichen zum Sammeln gibt. Aber das ist gut gemeint. Man sieht gern darüber hin. Es ist aber eine Schmach, wenn die eingewanderten Italiener nicht ihre Landsleute Columbus oder Garibaldi, der doch auch in der Pampas einige Jahre seines Abenteurerlebens zugebracht hat, durch Denkmäler feiern, sondern es vorziehen, dem gemeinsten, feigsten Verschwörer, einem Mazzini, ein Denkmal zu setzen. Ein trauriger Nationalheld!

In Chacabuco wartete ein mit 4 Pferden bespannter leichter Wagen und eine Menge anderer Gefährte auf uns, um uns auf martervollen schlechten Wegen nach dem Wirthshaus zu bringen, wo wir speisen und schlafen sollten. Der Himmel hatte sich schwer bezogen und wir hatten kaum unsere Quartiere erreicht, als es zu regnen begann und zwar nach Art eines richtigen Landregens, der uns keine Aussicht auf besseres Wetter für den Rest des Tages in Aussicht stellte. Wir konnten deshalb nicht sehen, was Chacabuco zu zeigen hatte und mussten uns in Geduld fassen, obgleich das Hotel Libertad kaum ein Aufenthalt war, wo man sich wohl fühlen konnte. Es bot aber immerhin einige Bequemlichkeiten, und zum Glück für uns befand sich darunter ein Billard. Es rumpelte noch eine Galera in das Hofthor und setzte einen verirrten Reisenden ab, auch mehrte sich am späten Nachmittag die Gesellschaft, ein Gast kam nach dem andern. In diesem kleinen Ort ist die Fonda der gewöhnliche Zusammenkunftsplatz für alle Gevattern und für das kleine Tagesgeschäft. Hier trifft der Estanziero den Wollaufkäufer oder Viehhändler und schliesst bei einem Glase Hesperidina einen Handel ab, und hier verschreibt in der Pause zwischen 2 Billardspielen der Dorfarzt seinen Patienten die Rezepte. Die Sala, d. h. Speisezimmer, Billardzimmer, Rauchzimmer, alles in eins ist auch noch ein Klublokal, wo jeden Abend die Gesellschaft sich zum Karten-

spiel bis in die späte Nacht hinein niedersetzt. Der Gaucho ist ein unverbesserlicher Spieler und nächst Pferderennen und Hahnenkämpfen ist das Kartenspiel seine Hauptunterhaltung.

Ich fand hier Gelegenheit zu sehen, welche Leute oft in die entferntesten Gegenden verschlagen werden. Gegen Abend erschien ein junger Mensch in gut sitzenden Europäischen Kleidern, deren Glanz aber schon längst verblichen war, lehnte sich an den Thürpfosten und beobachtete die Spieler mit augenscheinlichem Interesse. Unter dem Vorwande, Feuer für seine Cigarette zu bekommen, begann er bald eine Unterhaltung mit den jüngsten Mitgliedern unserer Gesellschaft, in der augenscheinlichen Absicht, sie zur Theilnahme am Spiel zu verleiten. Da ihm das nicht gelang, nahm er selbst am Tisch Platz. Es war kein Eingeborener, das sah man ihm an, er sprach mehrere Sprachen und hatte die Manieren der guten Gesellschaft. Wir konnten seinen wahren Namen nicht erfahren, bald hiess er Don Pedro, bald Don Juan. Man sagte uns, es wäre ein Polnischer Flüchtling, natürlich ein Graf, wie jeder Pole in der Fremde. Aber bald hörten wir vom Wirth, dass er ein nächtlicher Gast wäre und mehr oder weniger vom Spiel existire. Es war die richtige Jack Hamlinfigur aus Bret Harte's Romanen; wahrscheinlich ursprünglich ein Opfer von Monte Carlo.

Den meisten Reiz für den Fremden haben diese Landstädtchen an einem Sonntage oder kirchlichen Feiertage, wenn die halbwilden Gesellen aus meilenweiter Entfernung herangeritten kommen, um den Tag am Orte zu verbringen. Vor der Fonda werden die mit feinen Schabracken versehenen Pferde an langen Pfahlzäunen in einer Reihe aufgestellt, oder es werden in echter Gauchoweise ihre Vorderfüsse mit einem Lederriemen umschlungen. Der Saal und jeder andere geeignete Platz im Innern sind mit rauchender, trinkender und kartenspielender Gesellschaft gefüllt. Auf der Plaza wird ein Wettrennen improvisirt. Gegen Abend artet der Spass oft aus. Er soll mit Gesang und Tanz unter der lärmenden Begleitung von Raketen und Schwärmern schliessen. Aber der Wirth ist froh, wenn die Messer nicht gezückt werden und Mord und Todschlag vermieden wird. Bei Tagesanbruch galoppiren die wilden Gesellen wieder mit leeren Taschen nach ihren einsamen Ranchos zurück, wo die armen Sklavinnen, ihre Weiber, unermüdet ihre Rückkehr erwartet haben, ohne einen Versuch zu machen, die einsamen Stunden mit etwas anderem auszufüllen, als mit der Bereitung des Mahles für den zurückerwarteten Gebieter und mit der Sorge um die unsaubere Nachkommenschaft dieser wilden Ehen, fast die einzigen, welche man dort zu Lande kennt. Es gibt kaum ein traurigeres Loos, als das des Gauchos. Meist lebt er in unerlaubter Verbindung mit einem armen Geschöpf, welches aller weiblichen Anmuth bar ist und im Stumpfsinn und Schmutz verkommt. Das Gauchoweib hat, abgesehen von ihrer Putzsucht und scharfen Zunge, keine Aehnlichkeit mit anderen ihres Geschlechts, und doch muss man Achtung haben vor der Ausdauer, mit welcher es an der Seite eines rohen Mannes in harter Arbeit sein Leben verbringt. Ihm fällt nicht selten allein das Scheeren der Schafe, das Treiben des Viehes zu; von Kindesbeinen an ist es im Sattel zu Hause. Das Weib hat von nichts Kenntniss und für nichts Neigung, was über den Gesichtskreis seiner Pampaseinsamkeit hinausgeht. Der Mann wird seiner bald überdrüssig und verschleudert die kärglichen Einnahmen, die Sorge der Kinder dem armen Weibe allein überlassend. Dennoch muss man bei all dieser Gemeinheit der Sitten Achtung vor diesen furchtlosen Leuten haben, denen auch wieder in Bezug auf Haltung und Auftreten eine angeborene Würde und Höflichkeit nicht abgesprochen werden kann. Nie hat der Priester ihre heidnischen Vorstellungen aufzuklären vermocht. Der arme Gaucho hat nur die Tünche des Christenthums, seine Religion besteht aus kindischen Vorstellungen und Aberglauben meist Indischen Ursprungs. Den Schullehrer, meilenweit von ihm stationirt, hat er kaum gesehen, und er kann sich in die von der Regierung künstlich gemachte Civilisation seiner Umgebung nicht hineinfinden. Die Nationalregierung hat bezüglich dieses Hirtenvolkes einen schweren Stand.

Wer sind denn die Gauchos? Es sind die Cowboys Südamerikas, aber nicht wie ihre Brüder im Norden eine erst seit Jahrzehnten bekannte Sippe, sondern Leute, die seit Jahrhunderten im Lande wohnen. Sie stammen aus der Zeit der Spanischen Kolonien und sind die Nachkommen der Mauren und Juden, die schon durch Ferdinand und Isabella von Spanien landesflüchtig gemacht und später von den christlichen Königen Spaniens nach den Kolonien verbannt wurden, wo sie als lebendiger Wall gegen die Angriffe der wilden Indianer (der Indios lanços) geduldet wurden. Wenn der Viehreichthum Argentiniens einmal nachlassen sollte, so wird der Gaucho zum Rosskämmer wie sein Vetter in Polen.

Zur Zeit der Schreckensherrschaft des Diktators Rosa's spielten die Gauchos eine politische Rolle. Jetzt, wo das Angelsächsische Element vordringt, sind ihre Tage gezählt.

Wir verliessen Chacabuco im Laufe des Vormittags, ich nach einer schlaflosen Nacht. Die Bequemlichkeiten waren sehr mässig gewesen. Ich hatte mit 2 Gefährten ein Zimmer mit 3 Betten erhalten, dessen Decke alles andere war, als wasserdicht. Es regnete die ganze Nacht hindurch und wurden die Wände und der aus gestampftem Lehm bestehende Fussboden so dunstig, dass es uns vorkam, als wenn wir in einem frisch gepflügten Felde bivouakirten. Aber die Betten waren sauber und der würdige Baskische Wirth, der uns unter Verwendung unserer Vorräthe ein gutes Essen bereitet hatte, war die Aufmerksamkeit selbst, so dass bei gutem Wetter der Aufenthalt im Hotel Libertad zu Chacabuco erträglich sein mag. Der anhaltende schwere Regen hatte die Wege fast unpassirbar gemacht. Es war sehr schwierig vorwärts zu kommen und wir riskirten mehrmals umzuwerfen, als wir nach dem Punkt fuhren, wo unser Extrazug uns erwartete. Das Geschäft war zu Ende, wir kehrten in etwa 9 Stunden nach Buenos Ayres zurück. Kurz nach Dunkelwerden erreichten wir die Stadt, wo ich mich von dem Betriebsleiter der Great Southern Railway verabschiedete, dem ich für diesen lehrreichen Ausflug nicht genug Dank sagen kann.

So weit Sir Rumbold. 8 Jahre später hatte ich Gelegenheit in Argentinien zu reisen. Auch mir stellte Altspanische Höflichkeit Salonwagen zur Verfügung. Ich durchfuhr die weite Ebene und die Bergregion bis zur letzten Eisenbahnstation in der Richtung nach Bolivia zu. Der Salonwagen*) enthielt ausser dem eigentlichen Salon noch ein bequemes Schlaf- und Speisezimmer, eine Küche usw. Der mitgegebene Koch verstand seine Sache gewiss; denn er begriff bald, dass er die Speisen nicht nach Italienischer Art in Oel braten dürfte, sondern Butter zu verwenden hatte. Dafür berechnete er das Stück mit 5 *M.*

Die Bahndirektion hat für ihren Salonwagen einen eisernen Bestand an Getränken gestiftet. Champagner, Pschorr-Bier, Gin, Genèvre, Appolinaris sowie Harzer Sauerbrunnen waren vertreten. Das letztere hatte ich mir nicht träumen lassen. Wasser aus der Quelle von Grauhof bei Goslar in den Argentinischen Anden!

Aber bei aller Bequemlichkeit hatte die Bahn doch einen halbbarbarischen Anstrich. Wenn man mal die Toilette besuchte — ich bitte, mir den Gebrauch eines Fremdwortes an dieser Stelle zu verzeihen — so wurde man gewahr, dass Toilette und Speisekammer ein Raum war. Beim Niedersetzen gehörte einige Geschicklichkeit dazu, geschlachtetes Geflügel nicht zu berühren und das Waschbecken liess sich in seiner ursprünglichen Bestimmung nicht recht verwenden, weil darin die Butter gekühlt wurde. Aber das ist nur äusserlich! Mein liebenswürdiger Reisegefährte Don Arturo verstand das Komische der Situation vollkommen und er war für Revisionsreisen in der Wildniss weit besser zu gebrauchen, als Don Ernesto, der eine gewisse Fertigkeit im Beefsteakbraten hatte,

---

*) Der Ferro Carril Central del Norte.

aber auch die Schwäche, zu erwarten, dass die Reisegefährten die Ergebnisse seiner Kochkunst verzehren würden. Das kann peinlich werden, denn die Wagenfenster sind meistens des Staubes wegen geschlossen. Eine Revisionsreise im fernen Südamerika ist wirklich bei solchen Gelegenheiten nicht anstrengender als bei uns, aber schrecklich naiv sind die Leute. Sie führen nie Landkarten bei sich. Kolle.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2369 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2371 vom 9. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Vereins-Verwaltungen, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn und der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend Bekanntmachungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2382 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang von Güterwagen mit abnormaler Tragfähigkeit auf die Oesterreichischen Lokalbahnen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2384 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2389 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2391 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses. Begleitschreiben zum Protokoll der am 28. Mai d. J. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 16. Oktober d. J. in Bozen stattfinden) (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2399 vom 10. d. Mts. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Personalangelegenheiten des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Sonntagsruhe des Eisenbahnpersonals.

Der K. K. Handelsminister hat den Eisenbahndirektionen in einem Erlasse nahegelegt, die Frage zu erwägen, inwieweit es thunlich wäre, für das Personal der Transportanstalten, namentlich für das Maschinen-, Zugbegleitungs-, Strecken- und Stationspersonal, welches an Sonn- und Feiertagen wegen des gesteigerten Personenverkehrs in erhöhtem Maasse in Anspruch genommen wird, eine ähnliche Fürsorge zu treffen, wie sie nach den geltenden reglementarischen Bestimmungen für die Beamten und Bediensteten der Güterexpeditionen und der Magazinverwaltungen bereits besteht, denen eine beschränkte Sonntagsruhe gewährleistet ist. Der Erlass fährt dann fort:

Obschon die Eisenbahn- und Dampfschifffahrtunternehmungen von den Bestimmungen des Gesetzes in betreff der Sonntagsruhe für die gewerbliche Arbeit ausgenommen sind, so erscheint doch namentlich das untere Personal der Transportanstalten einer Fürsorge in Bezug auf die demselben in thunlichstem Umfange zuzuwendende Wohlthat der Sonntagsruhe nicht minder als das gewerbliche Arbeiterpersonal bedürftig. Hierbei weist der Erlass auf die in dieser Hinsicht seit 1883 bei der Post bestehenden Einrichtungen hin, welche unbeschadet der Aufrechthaltung des Dienstbetriebes einer den hochgespannten Anforderungen der Gegenwart dienenden Verkehrsanstalt ohne wesentlichen Nachtheil durchgeführt wurden. Der Handelsminister verkennt nicht die Schwierigkeiten, welche der geplanten Einführung mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit bei dem Umstande im Wege stehen, als von einer Einschränkung des Personenverkehrs an Sonn- und Feiertagen keine Rede sein könne und den Bahnverwaltungen eine diesbezügliche weitergehende Personalvermehrung aus ökonomischen Gründen nicht zuzumuthen sei. Trotzdem aber hält der Minister die Möglichkeit nicht für ausgeschlossen, durch geeignete Maassnahmen dem Ziele näherzukommen. Solche Maassnahmen wären: 1. Dass das durch die Einschränkung der Güterzüge an Sonn- und Feiertagen freiwerdende Maschinen- und Zugbegleitungspersonal mit dem Personenzugpersonal in Kombination gebracht würde; 2. dass in den Dienstabtheilungen der Administration — wie dies bei einigen Verwaltungen schon der Fall ist — nur solche Bedienstete in Verwendung kämen, welche sich vorher den Verkehrsdienst eigen gemacht hätten und daher zur Aushilfe, bezw. Ablösung herangezogen werden können; 3. dass der Dienstturnus so geregelt würde, dass auf möglichst viele Beamte und Bedienstete ausser den schon jetzt turnusmässig entfallenden Dienstpausen mindestens ein freier Sonntag im Monate entfällt. Hierbei erklärt der Erlass es als selbstverständlich, dass bei gesteigertem Güterverkehr (Oktober bis Januar) die Aufsichtsbehörde keinen Anstand nehmen würde, fallweise oder ständig eine Vermehrung der an Sonntagen verkehrenden Güterzüge zu genehmigen, ebenso bei sonstigen aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen. Andererseits könne man auch erwägen, ob eine weitere Beschränkung des Güterdienstes an Sonntagen nicht dadurch möglich würde, dass die an Sonntagen auf bestimmte Stunden beschränkte Annahme und Ausgabe von Eilgut fernerhin nur bezüglich der Lebensmittel und sonstigen leicht dem Verderben unterliegenden Gegenstände aufrechterhalten wird. Der Erlass führt weiter aus, dass bezüglich der solchen Maassnahmen etwa hinderlichen, derzeit bestehenden Einrichtungen, durch welche wechselseitige Regulative der verschiedenen Verwaltungen und Länder geordnet sind, eine internationale Verständigung über die entsprechenden Abänderungen mit Aussicht auf Erfolg ins Auge zu fassen sein dürfte. Der Minister ladet die Verwaltungen nun zunächst ein, ihm ihre Anschauungen diesbezüglich bekanntzugeben und zu berichten, inwiefern etwa nach dem für den jeweiligen Verwaltungsbereich dermalen getroffenen Einrichtungen, besonders nach Maassgabe des zur Zeit eingeführten Dienstturnus, sich schon jetzt ganze freie Tage, wie viele solcher im Jahre und wie viele freie Sonntage darunter für das Personal der verschiedenen Zweige des exekutiven Dienstes ergeben.

Einheitliche Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel.

Die Nothwendigkeit der Herbeiführung einheitlicher Bestimmungen für die Typenpläne der zu beschaffenden Fahrbetriebsmittel, daher für die Konstruktion und die Ausrüstung derselben, endlich für die Ausstattung der hierüber der Aufsichtsbehörde vorzulegenden Operate, haben das K. K. Handelsministerium bestimmt, die hierüber erlassenen Vorschriften und Anordnungen zusammenzufassen und einen Entwurf: „Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite“ aufzustellen. Dieser Entwurf wurde den Bahnverwaltungen zur Prüfung und Aeusserung zugewiesen. Das einzuhaltende Profil war bereits zwischen der K. K. Generalinspektion und den Bahnverwaltungen verhandelt worden; ebenso soll die schon früher angeordnete einheitliche Wagenserienbezeichnung in diese Bestimmung aufgenommen werden. Der Ungarische Handelsminister wurde eingeladen, sich rücksichtlich der Ungarischen Bahnen diesem Vorgehen anzuschliessen. Endlich wurden die Bahnen auf die in diese Bestimmungen aufgenommene Vorschrift aufmerksam gemacht, in Zukunft Personenwagen, welche für Hauptbahnen bestimmt sind, nach dem Interkommunikationssystem herzustellen, da alle Bemühungen der Aufsichtsbehörde bisher vergeblich waren, die Verunglückung von Zugbegleitern beim Betreten der Laufbretter hintanzuhalten.

Periodische Nachaichung aichpflichtiger Gegenstände.

Laut Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1881 R.-G.-Bl. Nr. 30 sind im öffentlichen Verkehre alle Gewichte und Waagen noch vor Ablauf von je 2 Jahren der Nachaichung zu unterziehen. Rücksichtlich der Berechnung dieser Frist hat das genannte Ministerium nun entschieden, dass nur das Jahres-, niemals aber das Tages- oder Monatsdatum der vorhergegangenen ersten Aichung, bezw. letzten Nachaichung maassgebend ist.

Verzeichnisse über Personalbestallungen und Vorschriften.

In zwei Erlassen hat die K. K. Generalinspektion die Bahnverwaltungen aufgefordert: a) ein Verzeichniss der mit der Leitung des exekutiven Dienstes betrauten Organe gemäss §§ 59 und 60 E.-B.-O. sowie derjenigen Organe, welche mit der unmittelbaren Ueberwachung der einzelnen Dienstzweige betraut bezw. dem obersten Exekutivorgane zugewiesen und für die ordnungsmässige Durchführung dieser Dienstzweige verantwortlich sind; b) ein Verzeichniss aller in Personalangelegenheiten zu Kraft bestehenden Dienstvorschriften vorzulegen und über die Abänderung derselben periodisch oder bei wichtigeren Anlässen fallweise zu berichten. Diese letztere Anordnung wird durch den § 62 E.-B.-O. und weiter damit begründet, dass es schon im Interesse der Eisenbahnverwaltungen liege, alle etwa vorkommenden Abänderungen solcher Vorschriften rechtzeitig zur Kenntniss der genannten Behörde zu bringen.

Das offizielle Kursbuch „Der Kondukteur“.

Das K. K. Handelsministerium hat die seitens der Eisenbahnverwaltungen im Einvernehmen mit dem K. K. Post-Kursbüreau für die Herstellung des offiziellen Kursbuches „Der Kondukteur“ aufgestellten neuen Grundzüge, sowie die mit der Firma R. v. Waldheim über die Herausgabe dieses Kursbuches

getroffenen neuen Vereinbarungen genehmigt. Gegen das zur Bezeichnung der nicht täglich oder nur periodisch verkehrenden Züge normirte Zeichen, welches mit den früheren für Fahrplanplakate festgestellten Bestimmungen nicht im Einklange steht, wurde unter der Bedingung keine Einwendung erhoben, dass rücksichtlich der Fahrplanplakate alle übrigen Bestimmungen aufrecht bleiben.

Geschäftsanzeigen in Form von Eisenbahnbillets.

Solche Anzeigen wurden in letzterer Zeit von mehreren Geschäftsfirmen in Verkehr gesetzt, wodurch das Publikum und die Kontrole der Eisenbahnen irregeführt und die Bahnen oft geschädigt wurden. Das um Abhilfe angegangene K. K. Handelsministerium konstatirte, dass ein solcher Missbrauch nach dem gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung presspolizeilich nicht gehindert werden könne. Um den Bahnen jedoch den Präventivschutz gegen solche qualifizirte Geschäftsankündigungen zu gewähren, ist die Aufnahme einer diesbezüglichen, auch andere Werthzeichen, wie Theater-, Konzert-, Ballkarten usw. berücksichtigenden Bestimmung in das neue Strafgesetz angestrebt und erzielt worden.

Arbeiter-Krankenkassen der Oesterreichischen Privateisenbahnen.

Nachdem die Aktivirung dieser Krankenkassen nunmehr abgeschlossen erscheint, hat die K. K. Generalinspektion die Verwaltungen aufgefordert, alle mit dem neuen Krankenstatute nicht im Einklange stehenden Bestimmungen der betreffenden Instruktionen sofort abzuändern und dieselben zugleich mit den diesfälligen Cirkularien vorzulegen. — Die Arbeiter-Krankenkassenausschüsse dieser Bahnen wurden angewiesen, die Protokolle aller Krankenkassen - Ausschussversammlungen und alle in Krankenkassen - Angelegenheiten ergehenden Cirkularien ebenfalls vorzulegen.

Die einheitliche Eisenbahnzeit.

Der s. Z. auch in dieser Zeitung mitgetheilte Erlass des K. K. Oesterreichischen Handelsministeriums, betreffend die prinzipielle Zustimmung zum Beschlusse der gemeinsamen Direktorenkonferenz wegen Einführung des Stundenzonen-Systems in die Zeitangaben für den Eisenbahnverkehr, hat Professor Ernst Pasquier an der Universität Löwen veranlasst, in 2 Broschüren: „De l'unification des heures dans le service des chemins de fer" und „A propos de l'unification des heures" diese ministerielle Entscheidung als eine That von grosser Tragweite zu bezeichnen, welche einen günstigen Einfluss auf die Entschliessungen der übrigen Europäischen Regierungen in dieser Frage üben wird; ferner, dass nur die ministerielle Entscheidung fehle, um dem Amerikanischen Systeme auch in Oesterreich Eingang zu verschaffen. Der Erlass findet sich auch in Englischer Uebersetzung wiedergegeben in Allen's „Official Railway Guide for the United States" und auszugsweise im „Observatory", April 1890.

Lokalbahn Mori-Arco-Riva.

Der Ministerpräsident hat dem Rudolph Stummer Ritter v. Traunfels in Wien, als Konzessionär der Lokalbahn von Mori über Arco nach Riva, die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee" mit dem Sitze in Bozen ertheilt und deren Statuten genehmigt. Das Aktienkapital ist mit 1 150 000 fl. festgesetzt, wovon 300 000 fl. auf 1 500 4 % Prioritätsaktien, 390 000 fl. auf 1 950 5 % Prioritätsaktien und 460 000 fl. auf 2 300 Stammaktien entfallen.

Schlussdenkschrift über die Projektirungs- und Bauarbeiten der Arlbergbahn.

Als Fortsetzung zu den in den Jahren 1880 und 1881 erschienenen Denkschriften über den Fortschritt dieser Arbeiten ist von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen nunmehr die Schlussdenkschrift herausgegeben worden, welcher 26 Tabellen und 30 Zeichentafeln beigegeben sind. Diese Schlussdenkschrift ist im Verlage der K. K. Hof- und Staatsdruckerei um 5 fl. für das Exemplar erhältlich.

Das Projekt der Predil- gegen das der Laaker und Karawankenbahn.

Der Krainische Landesausschuss, sowie die Laibacher Handels- und Gewerbekammer haben beschlossen, sich an der vom Kärntnerischen Landesausschusse angeregten Aktion wegen Sicherstellung des Baues der Linie Divacca-Lack sowie jener der Karawankenbahn zu betheiligen und zu der projektirten Versammlung von Interessenten in Klagenfurt Delegirte zu entsenden. Der Steiermärkische Landesausschuss beschloss jedoch, sich an dieser Versammlung nicht zu betheiligen. In der Motivirung dieser Ablehnung wird die Predilbahn befürwortet und die Karawankenbahn, welche die Kärntnerisch-Krainische Eisenindustrie neu beleben würde, als Gefahr für die Steierische Eisenindustrie bezeichnet.

Regelung des Zugverkehres auf den Ungarischen Bahnen.

Bei der Berathung des Gesetzentwurfs über die Kreirung von 11 statt der bisher bestandenen 2 Königlichen Tafeln (Gerichte II. Instanz) wurde der Handelsminister wegen der gehörigen Zugverbindung bezüglich dieser neuen Amtssitze interpellirt. Der Minister gab auf Grund einer genauen übersichtlichen Darstellung die Erklärung, dass wegen der entsprechenden Zugverbindungen die nöthige Vorsorge in der Weise getroffen wurde, dass der Verkehr der Züge sowohl das rechtzeitige Eintreffen der Parteien an den Amtssitzen als auch deren Heimkehr im Laufe desselben Tages zu vermitteln vermögen wird. Rücksichtlich der beklagten Deklassirung der Linie Grosswardein-Essegg-Villany von einer Bahn I. zu einer solchen II. Ranges erklärte der Minister, dass wegen der Verwohlfeilung des Betriebes nur deren Verwaltung deklassirt wurde, da auf dieser Linie Eil- und Nachtzüge nur soweit als nothwendig verkehren. Der Isolirung der Stadt Gran wird durch die projektirten Lokalbahnen Almás - Füzitö - Gran und Bia-Torbagy-Gran abgeholfen werden.

Preisvertheilung für Eisenbahnvorträge.

Die vom Ungarischen Handelsminister eingeführten Vorträge über technische Eisenbahnfragen haben ihren zweiten Jahrescyklus mit der feierlichen Verlesung des Berichtes der Prüfungskommission hierüber geschlossen. In einer schwungvollen Rede wies der Präsident dieser Kommission, Ministerialrath Ambrozovics, auf die schönen Erfolge dieser Vorträge sowie auf die Anerkennung hin, welche dafür dem Minister und allen sich daran Betheiligenden gebührt. Mit je 500 Frcs. in Gold wurden die zwei Vorträge der beiden Ingenieure der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Julius Kovács und Eugen Szily, über das Thema belohnt: 1. Welche Aenderung erfordert der Oberbau bei den Ungarischen Bahnen ersten Ranges und welches Eisensystem würde dem entsprechen. 2. Welchen Einfluss übt die Zahl und Geschwindigkeit der Züge auf die Kosten der Bahnerhaltung. Sieben Vortragende erhielten Belobungsdiplome.

Betriebseinnahmen im Jahre 1890 (einschliesslich April).

Im April d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6 898 879 Personen und 6 589 668 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 679 988 fl. erzielt, das ist für 1 km 829 fl. Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 5 473 797 Personen und 6 081 517 t Güter, 21 207 514 fl. oder für 1 km 834 fl. Daher resultirt für den Monat April 1890 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,6 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 4 Monaten 1890 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 85 488 606 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 82 269 527 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 4 Monate des laufenden Jahres 26 146 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 406 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die erwähnte Periode 1890 auf 3 270 fl. gegen 3 238 fl. im Vorjahre, das ist um 32 fl. oder 1,0 % günstiger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1889.

Verunglückung infolge unbefugten Betretens der Bahn (Rechtsfall).

Ein beim Zugverkehr nicht beschäftigter Stationsarbeiter gerieth unter die Räder des einfahrenden Zuges und verlor dabei sein Leben; es waren alle diesfälligen Vorsichten beobachtet worden. Der Versorgungsanspruch der Hinterbliebenen wurde von der ersten Instanz ab-, von der zweiten dagegen anerkannt, während der K. K. Oberste Gerichtshof denselben mit folgendem Rechtsspruche abwies: „Wenn aus der Beschaffenheit des Falles sich ergibt, dass die Tödtung eines Menschen durch einen Eisenbahnzug nur infolge unbefugten Betretens der Bahn durch denselben herbeigeführt worden sein kann, so bedarf es keines weiteren Beweises des eigenen Verschuldens des Verunglückten, um die Bahn von der Schadenersatzpflicht im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869 R.-G.-Bl. Nr. 27 (Unfallgesetz) zu befreien. — Zu dessen Begründung wird auf den Wortlaut dieses Paragraphen Bezug genommen, nach dem die Eisenbahnunternehmung von der Ersatzleistung befreit wird, wenn bewiesen wird, dass die Ereignung, durch welche die körperliche Beschädigung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt wurde, durch Verschulden des Beschädigten verursacht worden ist. Dieses Verschulden wird nun durch die Thatsache allein erwiesen, dass der Getödtete nichts bei dem Zuge zu thun hatte und das Gefährliche der Lage wissen musste.

Generalversammlung der Taraczthaler Lokalbahn am 20. Mai d. J.

Dem aus der Verwaltung scheidenden Generaldirektor der Ungarischen Nordostbahn Emerich v. Ivanka wurde für seine grossen Verdienste um dieses Unternehmen eine herzliche Ovation bereitet. Dem Jahresberichte für 1889 zufolge hat sich die Lage der Gesellschaft entschieden gebessert, weil zur Bezahlung der dieselbe belastenden Schuld von 48 500 fl. sammt Zinsen die Einnahmen ausreichen, so dass mit Ende des Jahres nur noch diese Schuld und die Forderung der Ganz'schen Fabrik zu begleichen ist, zu deren Deckung Stammaktien im Nominalwerthe von 20 000 fl. und Prioritätsaktien von 60 000 fl. im Besitze der Gesellschaft sind.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn am 31. Mai d. J.

Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht für 1889 und beschloss, 909 993 fl. für eine 7 % Dividende zu verwenden, als Tantiemen der Verwaltung 25 813 fl. zuzuweisen und den Rest von 84 264 fl. (gegen 111 941 fl. im Vorjahre) auf neue Rechnung vorzutragen. Der Bericht, betreffend die Vermehrung des Aktienkapitals, theilt zunächst mit, dass das im Unternehmen faktisch investirte Kapital um 3,5 Millionen grösser ist, als das emittirte Kapital. Nun seien überdies bedeutende Herstellungen und Fahrbetriebsmittel-Anschaffungen unvermeidlich, wenn die Nordbahn den stetig zunehmenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgestaltet werden soll. Die Investitionen im Betrage von rund 3 Millionen Gulden sollen innerhalb 4—5 Jahren durchgeführt werden. Es handelt sich also um die Summe von 6,5 Millionen Gulden. Die Verwaltung glaubt, gelegentlich der Neuemission die Möglichkeit der Prioritätenkonversion schon jetzt ins Auge fassen zu sollen, da es nicht ausgeschlossen ist, dass sich die Geldverhältnisse derart bessern, dass sich in absehbarer Zeit eine solche Operation mit Vortheil für die Gesellschaft durchführen liesse. Sollte die Regierung die Prioritätenausgabe für den ganzen Betrag nicht genehmigen, so wären für den Differenzbetrag Aktien auszugeben mit Ausschluss des Bezugsrechtes an die alten Aktionäre, da die Begebung der Aktien allmählich nach Bedarf erfolgen soll. Die Versammlung beschloss einstimmig, Prioritäten im Höchstbetrage von 6 540 000 Gulden nominale zu emittiren, eventuell für einen Theil dieses Betrages, jedoch höchstens bis 3 Millionen neue Aktien auszugeben und die neuen Titres unter Ausschluss des Bezugsrechtes nach Maassgabe des Bedarfes allmählich bestmöglich zu begeben, ferner eine Konvertirung der bestehenden Prioritätenschuld in eine niedriger verzinsliche vorzunehmen.

Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn am 31. Mai d. J.

Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht. Die Verwendung des Ertrages wurde nach den Anträgen des Verwaltungsrathes beschlossen. Danach beträgt die Dividende 15 fl. = 7½ %. Der Umtausch der Prioritätsaktien B in Stammaktien B und die entsprechende Statutenänderung wurden bewilligt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Kaiserliche Ansprache an die Delegationen hat den friedlichen Charakter der politischen Lage entschieden betont und die fortschreitende Entwickelung der okkupirten Provinzen in wirthschaftlicher Beziehung hervorgehoben; die verhältnissmässig geringe Forderung für militärische Ausrüstungen und rauchloses Pulver fällt dem gegenüber nicht schwer ins Gewicht. Die Kurssteigerung der Transportwerthe machte daher weitere Fortschritte. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2 770), Staatsbahn (230), Nordwestbahn (214 30), Elbethalbahn (233) und Südbahn (139,50) waren durch die günstigen Ernteaussichten gehoben; die von der Legislative gestattete zollfreie Einfuhr von 150 000 Metercentner Getreide nach Galizien kommt der Carl Ludwigbahn (197,25) zu statten, deren jüngste Prioritätenkonversion überdies einen Gewinn von mehr als 3 Millionen Gulden ergeben soll, wovon die Hälfte der Regierung vertragsmässig zufällt. Die Verhandlungen über die Amerikanische Silberbill hoben unsere Prioritäten. Von den 21,95 Millionen Gulden Fälligkeiten zum 1. Juni d. J. ist der Börse ein grösserer Theil zugeflossen.

Aus der Schweiz.

Gotthardbahn.

Am 28. Mai d. J. ist das zweite Geleise der Strecke Rodi-Fiesso-Faido der Gotthardbahn dem regelmässigen Bahnbetriebe übergeben worden.

Monte Generosobahn.

Die Sektion Capolago-Bellavista der Monte-Generosobahn ist am 1. d. Mts. eröffnet worden.

Antrag des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Fristansetzung für den Bau der Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küssnacht-Immensee (sogen. nördliche Zufahrtslinien der Gotthardbahn).

Für den Bau der auf Konzessionen der Kantone Zug vom 23. Juni 1869, Schwyz vom 30. Juni 1869, und Luzern vom 9. Juni 1869, genehmigt durch Bundesbeschlüsse vom 22. Oktober 1869, beruhenden Linien Zug-Walchwyl-Goldau und Luzern-Küssnacht-Immensee werden die Fristen neu angesetzt wie folgt:

a) bis zum 1. Oktober d. J. sind allfällige Ergänzungen oder Aenderungen an den bereits im Jahre 1886 eingereichten Bauplänen und ein neuer Finanzausweis dem Bundesrathe vorzulegen;
b) bis zum 1. Januar 1891 ist mit den Tunnel- und Erdarbeiten zu beginnen;
c) bis zum 1. Oktober 1893 sind beide Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Bündnerische Centralbahn.

Das Banksyndikat hat nunmehr den zwischen der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen und dem Centralbahnkomitee vereinbarten Betriebsvertrag genehmigt unter den Bedingungen, dass die vom Centralbahnkomitee nachgesuchten Taxenerhöhungen von den kompetenten Behörden bewilligt werden, dass zu den im bisherigen Finanzprogramm aufgeführten Lasten und Verpflichtungen bezüglich Bau und Betrieb der Bahn keine neuen hinzukommen, sowie dass die Vereinigten Schweizerbahnen das nöthige Rollmaterial zu liefern und sich für den Betrieb der Centralbahn mit mindestens 500 000 Frcs. in Aktien ersten Ranges an dem Unternehmen zu betheiligen haben.

Eisenbahnprojekt Bern-Neuenburg.

Dem Bundesrathe ist das Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Bern nach Neuenburg zugegangen. Für die 45 km lange Linie sind 8 Stationen vorgesehen: Frauenkappeln, Rosshäusern, Gümmenen-Laupen, Ferenbahn, Kerzers, Müntschemier, Ins und Gampelen. Der Voranschlag beziffert das erforderliche Kapital auf 8 Millionen Francs. Dasselbe soll aufgebracht werden durch: Subventionen des Kantons Bern in Aktien für 1 500 000 Frcs., des Kantons Neuenburg in Aktien für 1 Million Francs, der Stadt Bern in Aktien für 1 Million Francs, der Stadt Neuenburg in Aktien für 500 000 Frcs., der interessirten Landgemeinden in Form von Landerwerb und Abtretung des Landes gegen Aktien für rund 500 000 Frcs., Obligationen zu 4 % für 3 Millionen Francs. Zusammen 8 Millionen Francs. Die jährlichen Betriebseinnahmen werden auf 652 500 Frcs., die Betriebskosten auf 350 000 Frcs. berechnet, somit muthmaasslicher Reinertrag 302 500 Frcs. Dieser würde genügen, um das 4 % Obligationenkapital von 3 Millionen Francs mit 120 000 Frcs. zu verzinsen, eine Einlage in den Reservefonds von 22 500 Frcs. zu machen und an die Aktionäre 160 000 Frcs., d. h. 3,2 % Zins vom Kapital zu vertheilen.

Jura-Simplonbahn.

Laut „Schweizerische Handelszeitung“ nimmt der Bundesrath den Ankauf weiterer Aktien der Jura-Simplonbahn in Aussicht, aber nur von Prioritätsaktien. In seiner Botschaft an die Eidgenössischen Räthe erörtert der Bundesrath auch die Frage der Heimfallrechte, an deren Hand letzthin bekanntlich der Versuch gemacht worden ist, den inneren Werth der Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn zu bemängeln und ihn herunterzusetzen. Der Bundesrath misst diesen Rechten keine wesentliche Bedeutung bei und nimmt an, dass die Kantone gar nicht dazu gelangen werden, diese Heimfallrechte zu beanspruchen oder geltend zu machen. Bis sie fällig werden, dürfte der Eisenbahnrückkauf so wie so bewerkstelligt sein, oder es dürfte die Schweizerische Eisenbahn-Gesetzgebung eine solche Entwickelung genommen haben, dass die Heimfallrechte von selber dahinfallen oder bedeutungslos werden. — Der Bundesrath hat in einer der letzten Sitzungen auch die vom Grossen Rath des Kantons Bern angeregte Frage der Amortisationspflicht für die dem Staate Bern als Gegenwerth für seine Aktien auszuhändigenden Rententitel besprochen. Er verhält sich aber ablehnend dazu. Er will zwar die Amortisation ebenfalls in Aussicht nehmen, aber sich doch freie Hand vorbehalten. Dem Vernehmen nach gedenkt derselbe den Betrag von 75 000 Frcs., den er als jährliche Aktiendividende mehr erhält, als er dem Staate Bern an Renten zu bezahlen hat, zur Bildung eines besonderen Fonds, der wohl ein Amortisationsfonds werden soll, zu verwenden.

Schweizerische Bahnen im Jahre 1890.

Ein schlagender Beweis für die enorme Zunahme des Verkehres auf unseren Schweizerischen Bahnen ist die Thatsache, dass ihr Gesammt-Wagenpark für den Güterverkehr letzter Tage um 300 Bahnwagen, welche die Compagnie auxiliaire in Paris leihweise liefert, vermehrt werden musste.

Schweizerische Nordostbahn.

An Stelle des verstorbenen Herrn Verwaltungsrathspräsidenten Studer ist Herr Oberst Vögeli-Bodmer bestimmt.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, die Generalversammlung, welcher bekanntlich die Vertheilung einer Dividende von 33 Frcs. gleich 6 3/5 % (1888 5 3/5 %) vorgeschlagen werden soll, auf den 24. Juni einzuberufen. Der Generalversammlung soll auch die schon früher mit dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement vereinbarte Uebereinkunft, betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen, vorgelegt werden mit dem Antrag, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, im geeigneten Zeitpunkte die definitive Genehmigung derselben zu erklären. Diese Uebereinkunft geht im wesentlichen dahin, dass, falls der Bund an dem nächsten offenen Rückkaufstermin (1. Mai 1903) von dem Rechte des Rückkaufs Gebrauch machen will, die sämmtlichen der Centralbahngesellschaft gehörenden Linien, mit Inbegriff der Antheile an den Gemeinschaftsbahnen als ein Ganzes behandelt werden sollen, somit als Rückkaufswerth der 25 fache Ertrag der sämmtlichen Linien maassgebend sein soll. Im übrigen bleibt es bei den Bestimmungen der Konzessionen.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Die Versammlung am 13. Mai 1890 wurde von dem Vorsitzenden, Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, mit geschäftlichen Mittheilungen eröffnet. Neben den gewöhnlichen laufenden Sachen sind verschiedene litterarische Veröffentlichungen von Vereinsmitgliedern, sowie Dankschreiben von Behörden für die Uebersendung der litterarischen Mittheilungen und der Verhandlungen des Vereins eingegangen. Der Vorsitzende gibt den anwesenden Mitgliedern Kenntniss von dem Ableben der beiden Vereinsmitglieder Oberbaurath Ludwig Büchner in Meiningen und Oberingenieur Karl Frischen in Berlin. Oberbaurath Büchner, der ehemalige Direktor der Werra-Eisenbahngesellschaft, hat dem Verein seit 11. September 1860, Oberingenieur Frischen seit 11. Februar 1868 angehört. Frischen, der bekannte Elektrotechniker, hat ganz besonderen regen Antheil an den Versammlungen des Vereins genommen. Er galt auf dem Gebiete des Telegraphen- und elektrischen Signalwesens als der berufenste Fachmann.

Auf Grund des Preisausschreibens des Vereins, betreffend die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen, sind zwei Bearbeitungen eingegangen, davon die eine — entgegen dem gestellten Programm — in Englischer Sprache. Die Versammlung beschliesst, den mit Stellung der Aufgabe befassten Ausschuss auch für die Beurtheilung zu wählen. Dazu gehören die Herren Streckert, Kinel, Ulrich, Emmerich, Diechmann, Taeger, Sarrazin und Stambke.

Herr Baurath Staberow hält den angekündigten Vortrag über eine Achsbuchse für Eisenbahnwagen mit selbstthätiger Ventilschmierung, unter Mittheilung der im Eisenbahnbetriebe mit derselben gemachten Erfahrungen. Der Vortragende weist auf die Bedeutung hin, welche die Unterhaltung der Betriebsmittel in Bezug auf den Geldbedarf für die Unterhaltung der Eisenbahnen im allgemeinen hat. Eine wichtige Rolle spielen hierbei die Achsbuchsen der Güterwagen, von deren mehr oder weniger geschickter Anordnung und Unterhaltung der Verbrauch an Schmiermaterial wesentlich abhängt. Auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ist eine Achsbuchse angewendet, bei welcher der Zufluss von Schmiermaterial zum Achsschenkel durch ein selbstthätiges Ventil derart geregelt wird, dass derselbe, wenn der Wagen läuft, nur dem wirklichen Bedarf entspricht, und wenn der Wagen steht, ganz abgesperrt wird. Die Anordnung wird durch Zeichnungen und Modelle erläutert. Unter Aufwendung einer Summe von 81 300 ℳ hat die genannte Bahnverwaltung ihren 3 500 Achsen starken Wagenpark mit den neuen Achsbuchsen ausgerüstet und damit durch billigere Unterhaltung und geringeren Verbrauch an Schmiermaterial eine jährliche Ersparniss von 6 875 ℳ erzielt, was einer 8,5 % Verzinsung des aufgewendeten Kapitals entspricht. Der Vortragende glaubt, mit Einführung der von ihm beschriebenen Achsbuchsen empfehlen zu sollen, dass die bahnpolizeilich auf 30 000 km festgesetzte Laufperiode der Personenwagen von Revision zu Revision auf 50 000 km hinausgeschoben werden könne, unbeschadet um alle Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes.

Nach Schluss des Vortrages gelangte auf eine schriftliche Anregung des Ingenieurs Herrn Lentz in Düsseldorf nochmals die Angelegenheit des ankerlosen Lokomotivkessels, welche den Verein in den Sitzungen vom Dezember bis Februar beschäftigte, zur Erörterung. Der Schriftführer Herr Direktor Kolle theilte die von Herrn Lentz gegen die Ausführungen des Herrn Kommerzienrath Kaselowsky gemachten schriftlichen Erklärungen mit, worauf Herr Kaselowsky seinen von der Auffassung des Herrn Lentz abweichenden Standpunkt in Bezug auf die Biegungsspannungen vertrat, wiederholt dabei jedoch die Zweckmässigkeit der von Herrn Lentz empfohlenen Kesselbauart betonte.

Verschiedenes.

Bulgarien: Jamboli-Burgas eröffnet.

Bei der am 26. Mai erfolgten Eröffnung der Eisenbahnlinie Jamboli-Burgas hielt Prinz Ferdinand auf dem Bahnhofe von Burgas eine Ansprache, in welcher er darauf hinwies, dass die Linie Zaribrod-Vakarel mit Bulgariens eigenen Mitteln erbaut, die Linie Jamboli-Burgas aber durch des Bulgaren eigenste Arbeit entstanden sei. Derselbe erklärte dann die Eisenbahnlinie Jamboli-Burgas für eröffnet und bewilligte ihre Inbetriebsetzung.

Internationale Bau- und Eisenbahnbau-Gesellschaft, Frankfurt a/M.

In dem Geschäftsbericht für 1889 wird mitgetheilt, dass die in dem letzten Rechenschaftsbericht ausgesprochene Erwartung, dass die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1889 sich günstiger gestalten würden, sich verwirklicht hat. Nach demselben beträgt der Gewinn an Immobilien 73 243 ℳ (1888 62 408 ℳ), an Zinsen und Miethen 210 153 (206 789) ℳ und an der Kommanditbetheiligung bei dem Baugeschäft von Ph. Holzmann & Co. (Zinsen und Gewinn) 395 000 (308 500) ℳ. Einschliesslich der aus dem Vorjahr übernommenen 13 552 ℳ beläuft sich der gesammte Rohgewinn auf 691 949 (593 900) ℳ, wovon für Unkosten 40 995 (42 550) ℳ, Unterhaltungskosten der Behausungen 25 259 (16 603) ℳ, Hypothekenzinsen 116 320 (128 806) ℳ, Provisionen 3 084 (6 647) ℳ abgehen. Es bleiben mithin 502 816 ℳ verfügbar gegen 386 897 ℳ im Vorjahr. Hiernach sollen sowohl die Prioritätsaktien als die Stammaktien 7 % (1888 6 bezw. 6 %) Dividende erhalten, 25 140 ℳ (1888 19 344 ℳ) werden der Reserve überwiesen, 11 787 ℳ als persönliche Gewinnantheile vertheilt und 14 387 ℳ auf neue Rechnung übertragen.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft.

Der Bericht theilt mit, dass die Kosten des Neubaues der Stadtlinie dem Bahnkörper- und Konzessionskonto zugeschrieben werden. Der nach den Abschreibungen sich ergebende Gewinn von 36 250 ℳ wird wie folgt zu vertheilen beantragt: Ueberweisung auf Reservekonto 1 812 ℳ, 5,5 % Dividende gleich 25,50 ℳ auf die Aktie, 30 250 ℳ, persönliche Gewinnantheile 3 327 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 860 ℳ.

Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Das Gewicht der für 2 ₰ zu befördernden Drucksachen in offenem Umschlag oder Kreuzband von 50 g ist auf 100 g erhöht worden. Es kosten mithin jetzt Drucksachen bis 100 g einschl. 2 ₰, über 100 g bis 250 g 3 ₰, über 250 g nach Packettarif.

Elektrotechnische Versuchsstation.

Seitens einer Anzahl hiesiger Industriellen, so wird der „Nordd. Allg. Ztg." aus Magdeburg berichtet, wurde vor längerer Zeit der Gedanke angeregt, eine elektrotechnische Versuchsstation ins Leben zu rufen, welche es sowohl den Behörden als Privaten ermöglichen soll, sich über elektrotechnische Fragen unter Zugrundelegung unparteiischer Experimente zu unterrichten, sichere Anhaltspunkte über deren Kosten und Durchführbarkeit zu gewinnen und den elektrotechnischen Etablissements die Möglichkeit zu verschaffen, ihre Maschinen, Apparate usw. prüfen zu lassen. Kürzlich ist nun eine derartige Versuchsstation am hiesigen Orte eröffnet worden. Sie wird nach dem Muster der in München bereits bestehenden eingerichtet, aber nach verschiedenen Richtungen noch erweitert werden. Die Leitung hat der in Fachkreisen bekannte Elektrotechniker Dr. M. Krieg, Chefredakteur des „Elektrotechnischen Echos", übernommen.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Ausgabe für 1890. Zum Preise von 5 ℳ durch die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstrasse 68/70 zu beziehen.

Gegen das Vorjahr hat die soeben in neuer Auflage erschienene treffliche Karte, das Bahnnetz der Eisenbahnen des Deutschen

Reichs am 1. Mai 1890 darstellend, wieder durch Aufnahme der neu eröffneten Linien und Stationen sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine Erweiterung erfahren. Ausserdem sind die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen und die in Hauptbahnen umgewandelten bisherigen Bahnen untergeordneter Bedeutung in entsprechend veränderter Form zur Darstellung gebracht worden.

Soweit es der Raum irgend gestattete, haben in der Karte auch an den neu eröffneten Linien sämmtliche Eisenbahnstationen sowie die Entfernungen und stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten der Bahnlinien Aufnahme gefunden. Einer Empfehlung bedarf die von uns bereits beim Erscheinen der vorigen Auflagen eingehend besprochene offizielle Eisenbahnkarte nicht.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafen-Verband. Berichtigungen im Tarife Theil II Heft 1 vom 1. Juni 1890. In dem ab 1. Juni l. J. gültigen Tarife Theil II Heft 1 sind nachstehende Druckfehler unterlaufen:

1. Auf Seite 30 u. 55 sind die Sätze der Stückgutklasse II zu den Kursen c, d, e bei Bremen-Brünn bezw. Brake-Brünn um 4 ℳ zu gering angegeben und daher um je 4 ℳ zu erhöhen.
2. Auf Seite 51 Bremen-Wien Lagerhaus Klasse C I, Kurs e soll es statt 6,03 ℳ richtig 7,03 ℳ heissen.
3. Seite 59 Brake etc. - Hohenstadt Klasse B, Kurs e statt 5,59 richtig 5,49 ℳ.
4. Seite 227 Harburg-Bensen sind die Sätze bei den Kursen a, b, c, d, e um 3 ₰ zu erhöhen.

Die Erhöhungen gelten ab 24. Juni l. J.
Wien, am 7. Juni 1890. (1272)
Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

Deutsch-Italienischer Verband. Infolge Bergsturzes ist die Linie Ronco-Busalla der Italienischen Mittelmeerbahnen auf etwa 20 Tage unterbrochen. Sendungen nach und von Busalla, Pontedecimo, Bolzaneto und Rivarolo werden über die Hilfslinie Giovi geleitet unter Berechnung der Gebühren für die Mehrentfernung auf Grund des Italienischen Lokaltarifs.

Strassburg, den 6. Juni 1890. (1273)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Güterverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokal-Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, vom 1. April 1888, ist der Nachtrag VII, und zu den Spezialbestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Döbeln (Grossbauchlitz)-Mügeln - Oschatz und Mügeln - Nerchau-Trebsen der Nachtrag III erschienen.

Diese Nachträge beziehen sich auf die neuen Strecken Berthelsdorf - Grosshartmannsdorf, nebst Zweiglinie Brand-Langenau und Freiberg-Halsbrücke und treten mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung in Gültigkeit. Abdrücke der Nachträge können durch sämmtliche Sächsische Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 2. Juni 1890. (1274)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Vom 15. d. Mts. ab werden die Entfernungen, welche der Frachtberechnung im Verkehre mit der Station Volpriehausen des Direktionsbezirks Hannover bisher zu Grunde gelegt wurden, um 6 km herabgesetzt.

Dresden, am 6. Juni 1890. (1275)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr via Elsass - Lothringen). Mit 15. Juni d. J. kommt zu dem direkten Holz - Ausnahmetarife Deutschland-Frankreich ein Ergänzungsblatt zur Einführung. (Gratis.) Dasselbe enthält Frachtsätze für einige Südbadische Stationen einerseits und Belfort anderseits.

Strassburg, den 5. Juni 1890. (1276)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. Juni d. J. tritt zu Heft 1 b der Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarife (Kohlen - Ausnahmetarif) der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen früher im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaassnahmen und mehreren Aenderungen von Stationsnamen sowie der Mittheilung des Ueberganges mehrerer Verbandsstationen aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld in den Bezirk Köln (rechtsrheinisch) eine Ergänzung der „besonderen Bestimmungen“, die Aufhebung der Frachtsätze für die Station Mülheim a. d. Ruhr Rh. und für die Zechen Alma, Hannover II, Nordstern, Präsident I, Rhein-Elbe I und II, Unser Fritz und Zollverein, neue (meistens ermässigte) Schnittfrachtsätze für die Rheinisch - Westfälischen Stationen und Zechen, eine Ermässigung der Frachtsätze verschiedener Stationen der Emmenthalbahn, der Jura - Bern-Luzernbahn, der Neuenburgischen Jurabahn und der Gotthardbahn, die Neuaufnahme der Stationen Bärschwyl (Jura-Bern-Luzernbahn), Annen Rh. und Steele Rh. (Köln [rechtsrh.]) sowie der Zeche Consolidation I und II und eine theilweise Erhöhung der Frachtsätze der Gotthardbahnstation Immensee.

Wo eine Aufhebung oder Erhöhung von Frachtsätzen eintritt, behalten die bisherigen Taxen noch bis zum 14. September einschliesslich Geltung.

Karlsruhe, den 8. Juni 1890. (1277)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. wird die Station Heimersheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) mit Frachtsätzen für den Eil- und Frachtstückgut - Verkehr in die Verbands-Abtheilungen A und C bis H einbezogen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 7. Juni 1890. (1278)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar - Kohlenverkehr. Der vom 20. November 1881 gültige Ausnahmetarif B (Heft 8) für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Station Georgsmarienhütte nach Stationen der Strecken Hemelingen - Münster - Gronau bezw. -Emden und Rheine-Quakenbrück und dessen Nachtrag I tritt mit Ende Juli d. J. ausser Kraft.

Köln, den 6. Juni 1890. (1279)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch - Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen Ahrensbök, Eutin, Gleschendorf, Ottendorf, Pansdorf und Schwartau der Eutin-Lübecker Eisenbahn in die im Rheinisch - Niederdeutschen Verbands-Gütertarife bestehenden Ausnahmetarife 3 und 4 für Eisen etc. der Spezialtarife I und II einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 9. Juni 1890. (1280)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr und zwar:
a) Frankfurt a/M.-Altona,
b) „ -Berlin,
c) „ -Bromberg,
d) „ -Hannover und
e) „ -Köln (rechtsrhein.).

Die am 1. Oktober v. J. für die Zeit bis 30. Juni d. J. im Verkehre mit Hamburg-Bremen etc. zur Ausfuhr seewärts nach ausserdeutschen Ländern eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Schienen und Schienen - Befestigungsgegenstände, für andere Eisenartikel des Spezialtarifs II, sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern bleiben bis auf weiteres in Geltung.

Frankfurt a/M., den 9. Juni 1890. (1281)
Für die betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, sowie Berlin-Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Die in unseren Bekanntmachungen vom 17. April d. J. und vom 21. Mai d. J. erwähnten Stückgut-Ausnahmefrachtsätze für Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren im Verkehr mit Konstanz, Fried-

richshafen und Lindau transito haben auch Geltung für die bezüglichen Sendungen, welche nachweisbar aus der Schweiz und Vorarlberg über die genannten Stationen nach den Mitteldeutschen Verbandstationen zur Abfertigung gelangen.

Erfurt, den 9. Juni 1890. (1282)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. kommt der Nachtrag 1 zu dem Lokal-Gütertarif der unterzeichneten Direktion zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) neue bezw. geänderte Bestimmungen über die Berechnung und Erhebung von Gebühren für die Umstellung von Wagenladungsgütern von einer nach der anderen Ladestelle etc. auf derselben Station,
b) Entfernungen für den Verkehr der Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und Anschlussstellen untereinander,
c) Entfernungen für die Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt, Meine, Nienburg a. d. Saale, Rötgesbüttel, Schwanebeck und Vogelsdorf der Neubaustrecken Gifhorn-Meine, Bernburg-Calbe a/S. und Jerxheim-Nienhagen,
d) anderweite abgekürzte Entfernungen im Verkehr zwischen mehreren Stationen der alten Bahnstrecken.

Die Entfernungen unter c und d treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf den vorbezeichneten Neubaustrecken in Kraft. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird seiner Zeit besonders bekannt gemacht werden.

Ferner wird durch den Tarifnachtrag die Station Stumsdorf in den Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlen-Koks und Braunkohlen-Darrsteine im Verkehr mit denjenigen Stationen aufgenommen, nach welchen die Tarifentfernungen nicht mehr als 50 km betragen. Ausserdem enthält der Nachtrag einige Berichtigungen des Haupttarifs.

Exemplare des Nachtrags sind vom 25. d. Mts. ab bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Magdeburg, den 5. Juni 1890. (1283)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen Alt-Damm und Stargard i. Pm. des Direktionsbezirks Bromberg und Ottendorf b. Neustadt i. S. und Plauen i. V. (ob. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie einzelne Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages sind von den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 6. Juni 1890. (1284)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juli d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Einbeziehung von Stationen, ermässigte Frachtsätze für einige Stationen sowie Druckfehlerberichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Juli d. J.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. Juni 1890. (1285)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im Süddeutschen Verbandsverkehr mit Oesterreich-Ungarn treten mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. an Stelle der im Gütertarif Theil II Heft Nr. 15 vom 15. Januar 1880 vorgetragenen Frachtsätze des Klassengutverkehrs zwischen Bodenbach und Reitzenhain einerseits und den Stationen der Gruppen a und c der Betriebsämter Saarbrücken und Trier anderseits, die im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Gütertarif (Theil II Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1890) enthaltenen Frachtsätze der gleichen Verkehrsbeziehungen.

München, den 7. Juni 1890. (1286)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande Theil II Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide) für Getreide und Mühlenfabrikate (Getreidemehl, Spelz- und Griesmehl etc.) von Hatvan nach Berlin bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür der für Budapest-Berlin bestehende Getreide-Frachtsatz in Höhe von 3,71 ℳ (einschliesslich Transportsteuer und Kurszuschlag) zur Einführung.

Breslau, den 13. Juni 1890. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Ausfuhrtarif für Schienen etc. Die Ausnahme - Frachtsätze, welche für die im Spezialtarif II unter der Position „Eisen und Stahl" genannten Gegenstände, sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtklammern und Drahtstifte im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Hannover, der Eisern-Siegener und der Warstein - Lippstädter Eisenbahn nach den Hafenstationen Hamburg, Altona/Ottensen, Harburg H. und U. E. und Cuxhaven, ferner nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn), Brake, Elsfleth und Nordenham; endlich nach Emden, Leer und Papenburg im Falle der Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern bis zum 30. Juni d. J. bestehen, bleiben über diesen Tag hinaus bis auf weiteres in Geltung. Entsprechende Bestimmung wird in den vom 1. Juli d. J. ab gültigen Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen, sowie in den am gleichen Tage in Kraft tretenden Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld - Altona aufgenommen.

Die beiden Nachträge enthalten eine Aenderung der Kontrol - Vorschriften. Ausserdem sind u. a. in den erstbezeichneten Nachtrag Frachtsätze für die Station Hoffnungsthal des Direktionsbezirks Elberfeld aufgenommen und in den letzteren Entfernungen und Frachtsätze für die Station Holsteinische Schweiz des Direktionsbezirks Altona, sowie für die Stationen an den Strecken Sarnau-Frankenberg und Bensberg - Hoffnungsthal des Direktionsbezirks Elberfeld. Soweit durch den letztbezeichneten Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August 1890 in Kraft.

Die obengenannten Drucksachen können in den nächsten Tagen von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Elberfeld, den 11. Juni 1890. (1288)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreuss. Südbahn-Gesellschaft. Zu dem vom 22. September/4. Oktober 1889 gültigen Getreidetarif von Stationen der Poljesskischen Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist der erste Nachtrag erschienen, gültig vom 30. Mai/11. Juni 1890, soweit darin nicht ein anderer Termin angegeben ist. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze von den Stationen Kobrin bis Liachowitschi, Lachwa und Baranowitschi.

Druckexemplare sind bei unserer Fahrkartenausgabe Südbahnhof zum Stückpreise von 10 ₰ zu haben. (1289H&V)
Direktion.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verband. Für Braunkohlen - Darrsteine (Briquets) bei Beförderung in Mengen von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation treten am 15. Juni 1890 im Verkehr von Hermannia, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, nach den Hafenstationen Lübeck, Wismar, Rostock Ll. und Warnemünde Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welchen die Taxen des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel zu Grunde liegen.

Berlin, im Juni 1890. (1290MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisen - Ausnahmesätze zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern. Die am 1. Oktober 1889 bezw. 1. November 1889 versuchsweise und widerruflich mit Gültigkeit bis Ende Juni 1890 im Verkehr von den in unserm Verwaltungsbezirke belegenen Eisenwerken nach Nord- und Ostseehäfen zur Einführung gelangten Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern bleiben bis auf weiteres in Geltung.

Berlin, den 6. Juni 1890. (1291MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit ab 1. August l. J. kommen in zahlreichen Relationen bei den Frachtsätzen für Stückgut und Spezialtarif A 2, insbesondere aber bei jenen für Spezialtarif III wesentliche Frachtermässigungen zur Einführung; ebenso treten auch bei den Ausnahmetarifen Nr. 10 (Fluss- und Schwerspath) und Nr. 11 (Steine des Spezialtarifs III) Frachtermässigungen in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 8. Juni 1890. (1292)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 15. d. Mts. kommen für die Staatsbahnverkehre Hannover und Oldenburg-Erfurt die Tarifnachträge 17 bezw. 16 zur Einführung.

Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 10. Juni 1890. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit 1. August l. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr via Bodenbach vom 1. Oktober 1889 in Kraft, welcher die Aufhebung der Frachtsätze für Dux-Liptitz Wächterhaus D. B. E. und Ergänzungen der Schleppbahn-Gebühren enthält.

Exemplare dieses Nachtrages II sind durch die gefertigte Direktion zu beziehen.

Teplitz, am 12. Juni 1890. (1294)

Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Drohobycz	4,29 M
Boryslaw	4,39 „
Stanislau	4,92 „
Kolomea	5,39 „
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Drohobycz	4 24 „
Boryslaw	4,34 „
Stanislau	4.87 „
Kolomea	5,34 „
Von Dresden-Elbkai nach	
Drohobycz	4,76 „
Boryslaw	4,86 „
Stanislau	5,39 „
Kolomea	5,86 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. Mai 1890. (1295)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft. Personenverkehr. Am 16. Juni l. J. tritt der Nachtrag XVIII zu Heft II des gesellschaftlichen Personentarifes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung der Preise der Tourbillets zwischen Wien und Prag, sowie zwischen Wien und Bodenbach und Regulirung verschiedener Fahrpreise im Verkehre der Stationen der Strecke Wien-Bodenbach.
2. Theilweise Aufhebung von Tour- und Retourkarten. Gleichzeitig treten die im Haupttarife und in den Nachträgen enthaltenen Fahrpreise für jene Relationen in der Strecke Wien-Bodenbach ausser Kraft, welche höher sind, als die durch diesen Nachtrag normirten Fahrpreise für die gleichen Relationen in dieser Strecke.

Dieser Nachtrag liegt in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und kann bei der Direktion in Wien, I. Pestalozzigasse 8 bezogen werden.

Wien, am 10. Juni 1890. (1296)

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1890 fällige Zinsenkoupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z.:

jener der Schuldverschreibungen lit. A. pr. 1 500 M. D. R.-W. mit 30 M. D. R.-W. und

jener der Schuldverschreibungen lit. B pr. 300 M. D. R.-W. mit 6 M. D. R.-W.

vom 1. Juli 1890 an bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Teplitz, am 12. Juni 1890. (1297)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

6. Verdingungen.

Verdingung von Centesimalwaagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 9 Stück Centesimal-Brückenwaagen ohne Gleisunterbrechung von 25 000 kg Wiegefähigkeit und 6,5 bezw. 7,5 m Brückenlänge für Vollbahnen mit 131 mm bezw. 134 mm hohen Schienen mit Laufgewichts - Konstruktion einschliesslich Schutzkasten für den Wiegemechanismus nebst Winde für die Bahnhöfe Leisewitz, Rückers, Jellowa, Tillowitz, Pawlowitz, Kuklinowo, Waltersdorf, Klopschen und Glogau beschafft werden. Lieferungsbedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 M in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Centesimal-Brückenwaagen“ zu dem auf Montag, den 25. Juni 1890, Vormittags 10 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 7. Juni 1890. (1298)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 4 Windeböcken nebst 2 Querträger ganz von Schmiedeeisen für 15 000 kg Gesammt-Tragkraft zum Heben von Wagen soll vergeben werden. Einjährige Garantie für Material und Arbeit. Angebote nebst Zeichnungen sind bis zum 20. Juni 1890, Vorm. 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle erbeten.

Giessen, den 11. Juni 1890. (1299)

Der Grossherzogliche Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

7. Offene Stellen.

Ein Maschinen - Ingenieur mit einiger wissensch. Ausbildung — geprüfter Lokomotivführer — wird z. Instandhlt. d. Btrbs.-Mittel u. Geleise vom 1. Oktober ab für eine kl. Lokalbahn in Thüringen als Betr.-Ingenieur gesucht. Anfgs.-Gehalt, welcher b. zufrdst. Leistungen bald erhöht wird, 1 800 M.

Meldungen m. Zeugn.-Abschr. an Baurath Plessner in Gotha. (1300)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 47 — 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Juni 1890.

Inhalt:

Einige Worte über das bedeutendere Kursbuchmaterial Deutschlands.

Der 1. Juni mit seinen diesmal weit über das übliche Maass hinausgehenden Umwälzungen auf dem Gebiete des Fahrplanwesens ist ins Land gerückt und, soviel uns bekannt geworden, überall glücklich überstanden. Alle diejenigen, welche mit der Leitung und Ausübung des Betriebsdienstes betraut sind, sowie auch alle diejenigen, welche hierbei helfend einzugreifen haben, können nach einer längeren Zeit besonders anstrengender Thätigkeit wieder aufathmen. Es muss selbst von Leuten, welche noch lange nicht von anerkennenswerthen Leistungen der „Eisenbahn" überzeugt sein wollen, zugestanden werden, dass der jüngste Fahrplanwechsel erhebliche Zugvermehrungen auf den wichtigeren Bahnstrecken und viele Verbesserungen des vorhandenen Fahrplannetzes mit sich gebracht hat. Die so vielfach und in der verschiedensten Form geäusserten Wünsche nach einer grösseren Geschwindigkeit der schnellfahrenden Züge haben theilweise bereits Berücksichtigung gefunden, namentlich da, wo neue Züge eingelegt worden sind. Bei den bereits bestehenden Schnellzügen stellen sich diesem Bestreben nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegen, da die Anwendung einer hohen Fahrgeschwindigkeit ein häufiges Anhalten der Züge ausschliesst. Von der grösseren Zahl unserer schnellfahrenden Züge kann nun nicht gesagt werden, dass sie nur auf wenigen Stationen zum Halten gebracht würden. Die Eisenbahnverwaltungen sind bestrebt gewesen, hinsichtlich der Benutzung von Schnellzügen, weitgehenden Wünschen des auf Zwischenstationen der betreffenden Schnellzugrouten angewiesenen Publikums gerecht zu werden. Hierdurch wie infolge des stetigen Ausbaues unseres Eisenbahnnetzes und der hieraus sich ergebenden Vermehrung der Knotenstationen sind der Haltepunkte auf den Schnellzuglinien von Jahr zu Jahr mehr geworden. Eine Aenderung dieser bestehenden Einrichtungen zu Gunsten des Durchgangsverkehrs würde nothgedrungen andere Interessen schädigen und berechtigte Beschwerden der betroffenen Kreise hervorrufen. Jedenfalls wird man an maassgebender Stelle vorsichtig handeln und sich vor Neuerungen hüten, welche auf der einen Seite zwar manche Vortheile bieten, auf der anderen Seite dagegen erhebliche Benachtheiligungen hervorrufen.

Neben der Vermehrung der Züge für die Personenbeförderung wird die Einführung der III. Wagenklasse bei einer grösseren Zahl von Schnellzügen, welche dieselbe bislang nicht führte, als eine gute Errungenschaft bezeichnet werden.

Alle diese Veränderungen zeigt uns das neue Kursbuchmaterial an, welches wir bei dieser Gelegenheit etwas eingehend betrachten und besprechen möchten.

Hier muss zuerst des im Kursbüreau des Reichs-Postamts bearbeiteten „Reichs-Kursbuches" Erwähnung gethan werden, welches entschieden der beste Führer bei Benutzung der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen ist. In übersichtlicher Gruppirung enthält dasselbe alle hierher gehörigen Angaben und hält es keineswegs schwer, sich in demselben zurecht zu finden. Zwar sind der Zeichen viele angewandt,

welche den Laien bei Benutzung des Buches gerade nicht erfreuen, weil sie demselben zu geheimnissvoll erscheinen, allein eine nur halbwegs aufmerksame Durchsicht der beigegebenen Gebrauchsanweisung wird jeden Zweifel bald aufklären. Dem Buche liegt eine Eisenbahn-Uebersichtskarte von Deutschland und den angrenzenden Ländern bei, welche in ihrer neuesten Gestalt an Genauigkeit und geschmackvoller Darstellungsweise eigentlich nichts zu wünschen übrig lässt, wenn man von kleineren Ungenauigkeiten, wie die Darstellung neuerer Schnellzugrouten durch dünne Striche oder solcher Strecken, auf welchen keine Schnellzüge verkehren, durch starke Striche und das Fehlen einzelner neu erbauter Strecken u. dergl. absieht. Diese kleinen Fehler werden mit Hilfe der dabei in Frage kommenden Eisenbahnverwaltungen bald beseitigt werden, denn es liegt in deren Interesse, dass ihre Strecken auch zur vollen Geltung kommen. Erwägungswerth dürfte es vielleicht sein, ob die neben den Strecken angegebenen Fahrplannummern nicht roth einzudrucken sein möchten, da dieselben in dieser Farbe zweifellos besser hervorgehoben werden, was bei ungünstiger Beleuchtung besonders angenehm sein würde. Die Ueberzeugung hiervon liefert die Karte des noch weiter unten zur Erwähnung gelangenden Norddeutschen Eisenbahn-Kursbuches.

Die Form des Reichs-Kursbuches an sich kann nun zwar für das Tragen in der Tasche nicht bequem genannt werden, da jedoch jede einzelne Abtheilung des Buches selbständig geheftet und leicht auszulösen ist, so kann der Gebrauch auch ein lästiger nicht genannt werden. Man nimmt eben während der Reise nnr die jedesmal benöthigte Abtheilung zur Hand und lässt den übrigen Theil des Buches in der Handtasche oder im Reisekoffer stecken. Der Preis von 2 *M.* für das Reichs-Kursbuch ist an sich ein sehr geringer, allein derselbe ist zu hoch und beeinträchtigt den Absatz des Buches in solchen Fällen, wo nur von der einen oder anderen Abtheilung, nicht aber von dem ganzen Buch Gebrauch gemacht werden soll. Es würde gewiss grossen Anklang finden, wenn auch die einzelnen Abtheilungen zu einem angemessenen Preise käuflich zu haben wären. Denselben könnten ja die am Schlusse des Buches aufgenommenen Annoncen zum Theil oder auch im ganzen Umfange beigegeben werden. Wir sind überzeugt, dass das Reichs-Kursbuch sich alsdann auch bezüglich des Absatzes den ersten Platz erobern würde. Dass das Reichs-Kursbuch allseitig Anerkennung findet, ist neuerdings in der Tagespresse wiederholt zum Ausdruck gebracht worden, und dürfte es daher angezeigt sein, dasselbe mit den wichtigeren neben ihm bestehenden Kursbüchern in Vergleich zu stellen.

Bleiben wir zunächst bei den amtlichen Kursbüchern stehen, als welche das „Westdeutsche“, das „Norddeutsche“, das „Ostdeutsche“ und das „Süddeutsche“ Eisenbahn-Kursbuch zu nennen sind. Dieselben sind nach Form und Inhaltsgruppirung gleichartig gestaltet, nur dem Ostdeutschen Kursbuch ist seit kurzem ein kleineres Format gegeben, um den Beweis zu erbringen, dass einem solchen von seiten des Publikums auch wirklich Werth beigelegt wird. Das behandelte geographische Gebiet ist in grossen Zügen durch die Bezeichnung des Buches kenntlich gemacht, ausserdem ist dem Titelblatte jeden Buches aufgedruckt, welche Fahrpläne dasselbe umfasst. Von diesen Kursbüchern ist nur das Westdeutsche einem Verleger übergeben, die übrigen werden von der betreffenden Königlichen Eisenbahndirektion selbst herausgegeben und vertrieben. Der Verkaufspreis ist bei allen Büchern gleich und zwar beträgt derselbe 50 ₰ für das Exemplar.

Es muss anerkannt werden, dass auf die Bearbeitung und die Herstellung dieser amtlichen Kursbücher grosse Sorgfalt verwendet und angestrebt wird, dem Publikum etwas gutes zu bieten, niemand wird aber behaupten können, dass dieselben dem Reichs-Kursbuche ebenbürtig zur Seite ständen. Ein solches Verlangen kann auch nicht gestellt werden, da einerseits der geringe Preis einem grösserem Umfange dieser Kursbücher entgegensteht, andererseits auch die Eisenbahndirektionen nicht in der Lage sind, ausserhalb des Ramens ihrer Betriebs- und Verkehrsverhältnisse stehende umfangreiche Angaben zu machen. Schon der Bezug der Angaben für die aufzunehmenden Dampfschiff- und Postverbindungen bereitet grosse Schwierigkeiten und ist ungemein zeitraubend. Der Postverwaltung stehen für den Erwerb des ihr von anderen Ressorts zu liefernden Materials bessere Mittel zur Verfügung Selbst hinsichtlich der Ueberweisung der Fahrpläne für den Aufbau der Kursbücher, handle es sich um Entwürfe oder endgültige Fahrpläne, geniesst die Postverwaltung — in diesem Falle das Kursbüreau des Reichs-Postamts — einen Vorzug. Jede Eisenbahnverwaltung, sei dieselbe noch so klein und abhängig, ist bestrebt, dem genannten Büreau das erforderliche Material schnell und in genügendem Umfange zu überweisen. Weit weniger Entgegenkommen finden die mit der Bearbeitung von Kursbüchern beauftragten Königlichen Eisenbahndirektionen, was anscheinend darin seinen Grund hat, dass über etwa geplante Aenderungen erst endgültig Bestimmung getroffen werden soll und auch vielfach angenommen wird, die das Kursbuch bearbeitende Dienststelle gelange noch frühzeitig genug in den Besitz der ja nur einen kleinen Theil des ganzen ausmachenden betreffenden Fahrpläne.

Nach unserem Dafürhalten und wie dies auch vielfach von Reisenden bestätigt wird, erfreut sich das Format des West-, Nord- und Süddeutschen Eisenbahn-Kursbuches keiner sonderlichen Beliebtheit. Diese Bücher haben infolge Aufnahme der innerhalb ihres Bezirks neuerbauten Bahnlinien, sowie weitgehender reglementarischer Bestimmungen und sonstiger für das Publikum scheinbar werthvoller Angaben einen derartigen Umfang angenommen, dass von einer Unterbringung derselben in den Kleidertaschen wohl nicht mehr die Rede sein kann. Hierauf legen aber die meisten Reisenden Werth, weil sie nur in diesem Falle zu jeder Zeit das berathende Buch zur Hand nehmen können. Gerade weil Bequemlichkeit hierbei eine grosse Rolle spielt, erfreut sich „König's Kursbuch“ einer so grossen Beliebtheit, obgleich der Inhalt desselben sich auf die einfachste Angabe der einzelnen Fahrpläne beschränkt. Es kann dies als Beweis dafür dienen, dass dem reisenden Publikum an einem grossen Theil des Inhalts der nicht zerlegbaren amtlichen Eisenbahn-Kursbücher wenig oder gar nichts gelegen ist. Wir möchten deshalb auf Grund der gesammelten Erfahrungen einer Beschränkung des Inhalts dieser Bücher das Wort reden, denn der Vorschlag zur gänzlichen Aufgabe derselben von amtlicher Seite dürfte voraussichtlich auf zu grossen Widerspruch stossen. Nach unserem Dafürhalten können ohne Bedenken die „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften und über Rundreisehefte“ entfernt werden, weil deren Ausgabe als gesondertes Heft bereits stattfindet bezw. in grösserem Umfange noch stattfinden könnte. Ferner kann die Aufnahme der „Droschkentarife“ unterbleiben, denn derjenige, welcher sich eines solchen Fuhrwerks bedient, findet die Taxe den polizeilichen Bestimmungen gemäss in demselben ausgehängt. Die „wichtigeren reglementarischen Bestimmungen“ könnten vielleicht auch als besonderes Heft verausgabt werden. Als vollständig überflüssig kann aber die Aufzählung der „wichtigeren Aenderungen gegen den letzten Sommer- bezw. Winterfahrplan“ bezeichnet werden, denn es wird wohl kaum einem Reisenden einfallen, sich daraus die Kenntniss der Fahrplanänderungen auf der von ihm zu befahrenden Strecke zu verschaffen, vielmehr wird derselbe lediglich die betreffende Nummer des Fahrplans einsehen. Es dürfte zu der erwähnten Aufzählung um so weniger Veranlassung vorliegen, als jede grössere Eisenbahnverwaltung die innerhalb ihres Bezirks eintretenden wichtigeren Fahrplanänderungen besonders veröffentlicht, sei es in Form einer Bekanntmachung oder durch Beilage ihres Fahrplans in verschiedenen Zeitungen.

Einen recht grossen Umfang haben die in dem Norddeutschen Eisenbahn-Kursbuche Seite III aufgeführten Aenderungen angenommen. Wie schade, dass diese sorgfältige und mühsame Arbeit eine werthlose genannt werden muss! Die-

selbe hat dabei noch den grossen Nachtheil, dass sie erst gefertigt werden kann, wenn der übrige Theil des Manuskripts druckfertig bereit liegt, weil vorher nicht zu übersehen ist, welche Aenderungen berücksichtigt werden müssen. Da nun diese „Aufzählung" auch mit eingeheftet werden muss, kann der Buchbinder seine Arbeit an dem Kursbuche nicht eher beginnen, als bis ihm der betreffende Theil vom Drucker zugegangen ist. Sollte die hierdurch eintretende Verzögerung auch nur gering sein, so ist sie keineswegs belanglos, denn erfahrungsgemäss gelangen die Kursbücher erst im letzten Augenblick zur Ausgabe, häufig sogar erst nach dem Inkrafttreten des neuen Fahrplans, und ist somit jede Minute kostbar.

Was die Zuverlässigkeit der Angaben in den amtlichen Eisenbahn-Kursbüchern betrifft, so können dieselben als unter sich gleichwerthig bezeichnet werden, in Bezug auf Güte des Papiers, Klarheit des Drucks und Uebersichtlichkeit der Karte nimmt das Norddeutsche Eisenbahn-Kursbuch die erste Stelle ein, es folgen alsdann das West-, das Ost- und das Süddeutsche Eisenbahn-Kursbuch. Alle 4 Bücher haben gemeinsam, dass sie dem Publikum für den geringen Preis reichen Inhalt bieten.

Besonderer Beliebtheit erfreuen sich die von einigen Direktionen zur Ausgabe gelangenden kleinen „Taschenfahrpläne", sowohl wegen ihres angenehmen Formats wie auch des geringen Preises. Die kleinen Bücher für die Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg kosten nur je 10 ₰, obwohl dieselben 4 Druckbogen und darüber enthalten.

Von den wichtigeren Privat-Kursbüchern ist hier zunächst Hendschel's Telegraph zu erwähnen, welcher in einer grösseren und einer kleineren Ausgabe erscheint. Beide sind sehr beliebt und ungemein sorgfältig bearbeitet, dagegen lassen Druck und Papier für beide Ausgaben sehr zu wünschen übrig.

Sodann führen wir König's Kursbuch an, dessen Werth, wie schon weiter oben bemerkt, hauptsächlich in dem bequemen Taschenformat, dem soliden Preise (50 ₰) und vor allem in dem meist sehr frühzeitigen Erscheinen liegt. Der Herausgeber befasst sich nicht mit der sehr mühsamen und zeitraubenden Angabe der Anschlüsse in seinen Fahrplänen, hat auch sonstige Vereinfachungen gegenüber anderen Kursbüchern eingeführt und damit anscheinend ganz nach dem Geschmacke seiner Abnehmer gehandelt. Er ist infolge dessen in der Lage, das Kursbuch sehr zeitig zum Verkauf auszulegen und schiesst damit den Vogel ab. Die für die Stärke des Buches ziemlich zahlreichen Annoncen sichern dem Unternehmer einen weiteren angenehmen Gewinn.

Ueber Möller's Kursbuch lässt sich nur sagen, dass dasselbe mit Fleiss und Geschick zusammengestellt ist und ein bequemes Format besitzt. Nur die Zahlen in der beiliegenden Karte könnten etwas grösser sein, da dieselben in ihrer gegenwärtigen Gestalt ohne Zuhilfenahme eines Vergrösserungsglases nur von einem scharfen Auge gelesen werden können. In dem beigegebenen Verzeichniss der empfehlenswerthen Hotels ist auch die Einwohnerzahl der betreffenden Städte angegeben. Es ist dies eine ganz angenehme Zugabe, nur will uns scheinen, als wenn manche Berichtigung nothwendig wäre, denn viele Angaben sind veraltet.

Sodann gibt es noch eine Anzahl kleinerer Kursbücher, deren winzige Grösse die Aufbewahrung im Geldtäschchen ermöglicht. Dieselben umfassen meist nur ein kleines Gebiet und sind von mehr örtlicher Bedeutung. Wir sehen daher von einer Aufzählung der einzelnen Büchelchen ab.

Mit Ausnahme des König'schen Kursbuches leidet das gesammte vorstehend aufgeführte Kursbuchmaterial an dem Fehler des zu späten Erscheinens, dessen Beseitigung als eine unbedingte Nothwendigkeit angesehen werden muss. Voll berechtigt ist das Verlangen des Publikums, wenigstens am Tage vor der Einführung des neuen Fahrplans die amtlichen Kursbücher an allen Verkaufsstellen vorzufinden, durchaus wünschenswerth ist es, wenn dies schon 2—3 Tage vorher der Fall wäre. Das würde nicht allein im Interesse der mit der Bearbeitung betrauten Verwaltung, sondern auch in dem jeder anderen Verwaltung liegen, deren Strecken in dem Kursbuche enthalten sind. Dazu ist aber eine unbedingt frühzeitige Uebersendung der Fahrpläne erforderlich, sowie auch eine thunlichste Vermeidung aller Fahrplanänderungen in den letzten 2—3 Wochen vor dem Fahrplanwechsel. Warum sollte es nicht möglich sein, streng nach dem Grundsatze zu verfahren, dass 3 Wochen vor dem 1. Juni und 1. Oktober jede vorzunehmende Aenderung festgestellt sein muss und später eingehende bezügliche Anträge keine Berücksichtigung finden dürfen? Die Nothwendigkeit wird ja zuweilen eintreten, dass aus besonderen Gründen noch in den letzten Tagen Fahrplanänderungen vorgenommen werden müssen, wie dieselben in dem „Zeitschriften und Bücherschau" überschriebenen Artikel der ersten Beilage zu Nr. 255 der „Vossischen Zeitung" vom 5. Juni d. J. besprochen worden sind. Können dieselben in die endgültigen Fahrpläne nicht mehr aufgenommen werden, so muss natürlich in anderer Weise eine ausreichende Bekanntmachung erfolgen, damit das Publikum in der Lage ist, seine erworbenen Kursbücher und sonstigen Fahrpläne richtig zu stellen. Zweckmässig wird es sein, derartige Aenderungen ausserdem durch Aushang an den Fahrkarten-Ausgabestellen während eines angemessenen Zeitraumes zur Kenntniss der Reisenden zu bringen.

Wer Gelegenheit gehabt hat, den Arbeiten für die Herstellung und Ausgabe eines der vorerwähnten Kursbücher, welches ein grösseres Gebiet umfasst, zuzusehen oder gar sich selbst darein zu vertiefen, der wird zugestehen, dass die zu lösende Aufgabe keine kleine oder leichte ist. Es steht für dieselbe nach Lage der Verhältnisse nur ein sehr kurzer Zeitraum zu Gebote, woraus nothgedrungen eine Ueberhastung entsteht, welche natürlich das Einschleichen von Fehlern zur Folge hat. Dazu kommt, dass in vielen Fällen nicht die erforderlichen Kräfte vorhanden oder ausgebildet sind, um die umfangreichen Arbeiten in einem kleineren Zeitraum ordnungsmässig zu beenden. Das wird auch wohl so bleiben, wenn nicht jede einzelne Verwaltung ihrerseits dazu beiträgt, die eigenen Fahrpläne und sonstigen zugehörigen Angaben für die Bearbeitung der Kursbücher frühzeitig und in ausreichendem Maasse zur Verfügung zu stellen.

Wenn diese Zeilen dazu beitragen würden, das erwünschte Ziel zu erreichen, so würden wir das mit grosser Freude begrüssen. K. H.

Der Ausflug der diesjährigen Technikerversammlung nach Osnabrück.*)

Die 40 jährige Jubiläumsversammlung der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen brachte ihre Theilnehmer am Sonntag, den 1. Juni d. J., nach Osnabrück, um dort das von dem Hüttendirektor A. Haarmann ins Leben gerufene Geleisemuseum und die sonstigen eisenbahntechnischen Schaustellungen des Georgs-Marien-Vereins, betreffend Konstruktion und Verwendung von Eisenbahnmaterial, in Augenschein zu nehmen.

Unsere Zeitung hat bereits vor 4 Jahren auf die Misslichkeit hingewiesen, blos aus Zeichnungen und Beschreibungen eine vergleichende Ueberschau über die verschiedenen Erfindungen und Bestrebungen zur Vervollkommnung des Eisenbahn-Oberbaues gewinnen zu wollen oder gar ein endgültiges Urtheil zu Gunsten eines bestimmten Systems sich zu bilden. Jeder der Herren, die sich an der Fahrt nach Osnabrück betheiligten

*) Ein uns zugesagter Bericht über die 40 jährige Gedächtnissfeier der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist nicht eingegangen, und müssen wir uns deshalb fürerst auf nachstehenden Bericht beschränken.
Die Redaktion.

wird, wie der Referent, doppelt befriedigt sein, die seltene Gelegenheit nicht unbenutzt gelassen zu haben, durch Anschauung der Wirklichkeit, durch Beobachtung des thatsächlichen Verhaltens alter und neuer Geleisesysteme im praktischen Gebrauche die geschichtliche Entwickelung des Eisenbahn-Oberbaues von Beginn der Eisenbahnzeit an bis, ich möchte sagen, über unsere Tage hinaus kennen zu lernen.

Der von dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein den Besuchern seiner Ausstellung in die Hand gegebene Katalog umfasste 6 Abtheilungen, von denen namentlich die zweite, eine in einer grossen Halle untergebrachte Sammlung typischer Oberbausysteme und dem Betriebe entnommener Geleisestücke umfassend, hoch interessant war. Es fanden sich hier etwa 50 Nummern, von einem Holzgestänge der Apostelgrube in Brad (Siebenbürgen) aus dem 16. Jahrhundert beginnend, die ältesten Bahnen der ersten Englischen Eisenbahningenieure Curr, Outram, Stephenson umfassend, die Geleisebauten aller Welttheile berücksichtigend und so durch die irgend in der Praxis zur Bedeutung gelangten Systeme aller Länder bis zur Haarmann'schen Schwellenschiene führend. Diese Sammlung ist wirklich einzig in ihrer Art und für den Fachmann deshalb von ausserordentlichem Werthe, weil die vergleichende Betrachtung dieser, die sichtbaren Spuren einer längeren oder kürzeren Beanspruchung im Betriebe aufweisenden verschiedenen Systeme eine wahre Fundgrube von nutzbaren Aufklärungen und Winken erschliesst, wie sie schwerlich an anderer Stelle wiederzufinden ist.

Neben den Geleisestücken von vorwiegend historischem Interesse mussten namentlich die Repräsentanten des zweitheiligen Schwellenschienen-Systems, welche bezw. 6, 5, 4, 2 und 1 Jahr dem Betriebe gedient hatten und dann zur Vervollständigung der Sammlung dieser einverleibt worden waren, das Interesse in Anspruch nehmen.

Eine andere Abtheilung der Schaustellungen, ein ausgedehnter Ausstellungsplatz, enthielt Musterstücke der verschiedenen Haarmann'schen Oberbau-Systeme: Querschwellen-Oberbau mit gusseisernen Sattelstücken, Querschwellen - Oberbau mit flusseisernen Hakenplatten, Langschwellen-Oberbau, zweitheiligen Schwellenschienen-Oberbau und Strassenbahn-Oberbau verschiedener Ausführung. Auch ein Geleisestück mit Belgischen Goliathschienen auf Holz-Querschwellen fand sich hier zum Vergleich mit der Schwellenschiene vor. An einem die Konstruktion der Newyorker Hochbahn veranschaulichenden imposanten Ausstellungsobjekt lernten wir den Fisher-Stoss, das Vorbild der bekanntlich versuchsweise für die Verbindung der Stösse auf der Berliner Stadtbahn in Aussicht genommenen Stosskonstruktion, kennen.

Seit unserem Berichte vom Jahre 1886 haben die Haarmann'schen Systeme eine erheblich gesteigerte Verwendung aufzuweisen.

Der Haarmann'sche Langschwellen-Oberbau wurde zuerst im Jahre 1878 auf der Eisenbahnstrecke Osnabrück - Wissingen (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) verlegt.

Bis zum 1. Juni 1890 sind im ganzen
1016,76 km Hauptbahngeleise,
142,38 „ Sekundärbahngeleise
mit diesem Oberbau in seinen verschiedenen Ausgestaltungen ausgerüstet.

Die Langschwellengeleise für Hauptbahnen liegen hauptsächlich in den Bezirken der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen Hannover und Berlin, diejenigen für Sekundärbahnen hauptsächlich in Holland und auf den Bachstein'schen Bahnen in Thüringen.

Der Haarmann'sche Querschwellen - Oberbau mit gusseisernen Sattelstücken wurde zuerst im Jahre 1879 in Holland und Russland verlegt.

Seitdem sind bis zum 1. Juni 1890 im ganzen 55468 Stück gusseiserne Sättel zur Verwendung gelangt, davon rund 40000 Stück für laufende Geleiseanlagen (etwa 18 km) und der Rest (insgesammt ungefähr 7 km Geleiselänge) namentlich für die Geleise in Wegeübergängen. Für den letzteren Zweck haben sich hauptsächlich die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen Köln (linksrheinische und rechtsrheinische), Hannover, Bromberg, Berlin und Elberfeld dieser Konstruktion bedient.

Der Haarmann'sche Querschwellen-Oberbau mit Hakenplatten-Befestigung wurde zuerst im Jahre 1882 auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn verlegt.

Seitdem sind — bis zum 1. Juni 1890 — im ganzen 4790008 Stück Hakenplatten (in ihrer verschiedenen Ausgestaltung) gleich rund 7650 t für 2214 km eisernen Querschwellen-Oberbaues zur Verwendung gelangt, und zwar hauptsächlich auf den Strecken der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen Köln (linksrheinische und rechtsrheinische), Hannover, Magdeburg, Elberfeld, Altona, Erfurt, der Königlich Württembergischen Staatsbahnen, der Kaiserlichen Reichs-Eisenbahnen, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und in den Hafengeleisen zu Hamburg und Bremen. An den aus den verschiedenen Jahrgängen stammenden Stücken liess sich das günstige Verhalten erkennen, welches der Querschwellen - Oberbau mit flusseisernen Hakenplatten im Betriebe zeigt.

Danach ist nicht zu verkennen, dass die Einführung der Haarmann'schen Hakenplatten-Befestigung der Verwendung der eisernen Querschwelle einen sehr bedeutenden Vorschub geleistet hat.

Die ersten Versuche mit der zweitheiligen Schwellenschiene wurden 1882 auf dem Verbindungsgeleise zwischen dem Osnabrücker Stahlwerk und dem Bahnhofe der rechtsrheinischen Eisenbahn angestellt. Im August 1883 kamen dann auf der Georgs-Marienbahn zwischen Georgs-Marienhütte und Hasbergen 350 m Schwellenschienen-Geleise zum ersten Male auf öffentlicher Bahn in Betrieb. Nach einigen durch fortgesetzte Beobachtungen und Messungen an diesen und weiteren Versuchsgeleisen herbeigeführten Vereinfachungen und Verbesserungen in der Konstruktion entschloss sich die Königliche Eisenbahndirektion Hannover im Jahre 1885 zur Verlegung eines Probekilometers Schwellenschienen auf der Strecke Stadthagen-Lindhorst, der Linie Köln-Berlin und übergab diese Strecke im August 1885 dem Betriebe. 2 Jahre später, im Oktober 1887, legte dieselbe Bahndirektion auf der nämlichen Linie und zwar zwischen Kirchhorsten und Stadthagen, dies Mal in einer Kurve, ein weiteres Probekilometer Schwellenschienen-Oberbau ein. Auf diesen Strecken verkehrten in den letzten Jahren durchschnittlich im Jahr 87932 Wagenachsen in Personenzügen, 465109 Wagenachsen in Güterzügen und 55449 Lokomotivachsen. Die über das ältere Probekilometer geförderte Last berechnet sich auf rund 14¾ Millionen Tonnen; diejenige, welche in etwa 2½ jährigem Betriebe über das zweite Probekilometer befördert wurde, auf rund 9¾ Millionen Tonnen. Es ist zu bemerken, dass auf dieser Strecke nicht nur der ganze Kohlentransport aus Westfalen nach dem Osten geführt wird, sondern dass auf der nämlichen Linie täglich von den 34 Personen- und Güterzügen 4 Schnell- und Kurierzüge in der Richtung nach der Reichshauptstadt, mit den bis jetzt auf Deutschen Bahnen grössten Zuggeschwindigkeiten, verkehren. Auf die ältere Strecke sind bis jetzt an Unterhaltungskosten nach Angaben des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Hannover-Rheine 137,7 ℳ verwendet worden, wovon 100 ℳ auf eine im Jahre 1889 vorgenommene Durcharbeitung des Geleises infolge einer nachträglich angebrachten Drainröhren-Entwässerung zwischen den Geleisen der zweigeleisigen Strecke entfallen. Einschliesslich dieses Kostenaufwandes belaufen sich die Unterhaltungskosten für das Jahr und Kilometer auf nur 29,50 ℳ

Die zweite Probestrecke hat bis jetzt noch keinerlei Unterhaltungskosten erfordert. Dem gegenüber betrugen nach den Angaben des Königlichen Betriebsamts die Unterhaltungskosten bei anderen Geleisen im Durchschnitt für Querschwellen 446 bis 1350 ℳ für das Jahr und Kilometer, für Langschwellen 800—1270 ℳ für das Jahr und Kilometer. Die Erfahrungen im Punkte der Unterhaltung, welche auf der Georgs-Marien-

bahn gemacht wurden, decken sich fast vollständig mit diesen Ergebnissen.

Die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatsbahnen verlegte im September 1887 zwischen Lauffen und Nordheim 2 km, und zwischen Beimerstetten und Ulm 2¼ km Schwellenschienen-Oberbau in stark frequentirten Strecken. Beispielsweise verkehrt auf der Strecke Beimerstetten-Ulm der sogen. Orient-Expresszug. Die Mittheilungen über das Verhalten des Oberbaues lauten auch von hier eben so günstig, wie diejenigen der Hannoverschen Direktion. Auf der Strecke Beimerstetten-Ulm, wo die Schwellenschiene ordnungsmässig verlegt und eingebettet wurde, ehe sie in Betrieb kam, sind bis jetzt, also in ungefähr 2½ Jahren, keine Unterhaltungskosten nothwendig geworden. Das betreffende Geleise wird täglich (und zwar nur in einer Richtung) von 16 Zügen befahren. Eine Abnutzung der Schienen ist nach den Mittheilungen der Generaldirektion bisher nicht zu erkennen; die Verbindungen haben sich nicht gelockert.

Auf der anderen Württembergischen Strecke sind insgesammt 230 *M*, also 86,25 *M* für das Jahr und Kilometer aufgewandt worden. Die Württembergische Verwaltung führt diese Kosten im wesentlichen auf den Umstand zurück, dass das dortige Geleise zu Anfang der Benutzung während längerer Zeit zum Theil nicht voll eingebettet war. Höhenlage und Seitenrichtung ist in beiden Strecken, wie die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatsbahnen weiter mittheilt, eine gute. Es hat seit der Verlegung eine fast gleichmässige Senkung um einige Millimeter, aber keine Erweiterung der Spur stattgefunden. Auch machte sich ein Unterschied zwischen den mehr oder weniger gut entwässerten Geleiseabschnitten nicht bemerkbar. Bei den zum Theil im Gefälle 1:100 liegenden und nur abwärts befahrenen Schwellenschienen bei Beimerstetten ist ein geringes Wandern in der Fahrtrichtung (um etwa 10 mm) beobachtet worden. Dabei sind die Temperatur-Zwischenräume gleichmässig erhalten geblieben. Auch der Gang der Fahrzeuge, namentlich der Lokomotiven, sei ruhiger als auf Strecken mit Querschwellen-Oberbau.

Das, durch Versuche, wie durch den praktischen Betrieb bewiesene gleichmässige Verhalten des Schwellenschienen-Gestänges an den Stössen, wie zwischen denselben würde die Verwendung ausgiebigerer bezw. elastischerer Wagen- und Lokomotivfedern zulassen, wenn nicht die Rücksicht auf die übrigen noch nicht von den Uebelständen der Schienenstösse befreiten Geleise geboten wäre. Mit entsprechend gefederten Wagen und mit solchen, welche auf Trucks lagern, befährt sich die Schwellenschiene so sanft, wie eine Schlittenbahn und selbst bei den zur Zeit vielfach weniger günstig konstruirten Fahrzeugen wird die überaus ruhige glatte Fahrt ohne jegliche Erschütterung auf diesem Oberbau höchst angenehm empfunden.

Im Herbst 1889 und im Frühjahr 1890 wurde die 15,4 km lange Strecke Mühlacker-Bretten mit Schwellenschienen-Oberbau ausgerüstet und am 1. Juni d. J. dem Betriebe übergeben. Damit ist dem Systeme zum ersten Male Gelegenheit gegeben, sich in grösserem Maassstabe auf einer längeren zusammenhängenden, stark befahrenen Hauptbahnstrecke über seine Bewährung auszuweisen.

Einen rascheren Eingang als für Hauptbahnen hat die zweitheilige Schwellenschiene für Pflaster- und Hafengeleise theils mit, theils ohne Schutzschienen gefunden. Seit ihrer ersten Verwendung für eingepflasterte, starkem Rollwagen-Verkehr ausgesetzte Strecken des neuen Packhofes zu Berlin im Jahre 1885, ist sie insgesammt in einem Umfange von 26 km Geleislänge und 126 Weichen für derartige Anlagen, u. a. in Mainz, Bremen, Hamburg, Köln, Fiume in Anwendung gekommen.

Auch für Sekundär- und Strassenbahnen ist in den letzten 5 Jahren die zweitheilige Schwellenschiene mehrfach, so für die 6,2 km lange Sekundärbahn Arnstadt-Ichtershausen und für die Geleise der Grossen Berliner Pferdebahn in einer Gesammtlänge von 7,5 km verwendet worden. Angesichts der bezüglich des Verhaltens der Schwellenschiene vorliegenden Thatsachen fand der Hinweis des Konstrukteurs des neuen Systems, dass in absehbarer Zeit die Bestrebungen der Technik sich allerorts der Herstellung eines stossfreien Oberbaues zuwenden würden, eine sehr willige Aufnahme. Andererseits wurde aus der Mitte der Gäste von angesehener Stelle rückhaltlos anerkannt, dass diese wichtige Aufgabe durch die Haarmann'sche Schwellenschiene in äusserst glücklicher Weise gelöst erscheine und dass dem Erfinder des Systems wie dem ausführenden Werke dafür aufrichtiger Dank gebühre.

An die Besichtigung der verschiedenen Schaustellungen schloss sich ein Gang durch die Hauptwerkstätten des wegen des Sonntags allerdings nicht im Betriebe befindlichen Stahlwerks. Namentlich erregte die neu errichtete Radsatzfabrik und eine dem Georgs-Marien-Verein patentirte Radreifenbefestigung mittelst zweitheiligen Ersatzringes, welcher die Umbördelung des Radreifenrandes vermeidet, allgemeine Aufmerksamkeit.

Hierauf fand die Fahrt nach der Eisenbahn Georgs-Marien-Hütte-Hasbergen statt, um durch Befahrung dieser zum Theil bereits seit 7 Jahren mit Schwellenschienen belegten Strecke die Thatsache der stosslosen Fahrt und den ungemein gleichmässigen Gang der Fahrzeuge feststellen zu können.

Einige der an der Exkursion nach Osnabrück betheiligten Herren vereinigten sich am folgenden Morgen zu gemeinsamer Bahnfahrt nach Stadthagen, behufs Besichtigung und Befahrung der von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover dort vor nahezu 5 bezw. 3 Jahren dem Betriebe übergebenen Schwellenschienen-Probestrecke.

Sämmtliche Theilnehmer waren einig darin, dass sich für den Fachmann keine lohnendere Gelegenheit biete, sich über die Frage des Eisenbahn-Oberbaues in wahrhaft praktischer Weise zu unterrichten, als durch den Besuch der Osnabrücker Sammlungen und durch Einblick in die Bestrebungen, welche der Georgs-Marien-Verein auf diesem Gebiete in ausdauernder Thätigkeit seit Jahren verfolgt. K.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 11,2 km lange Bahnstrecke Bensberg-Hoffnungsthal der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2396 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 2413 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Neigung der Schienen und Form der Radreifen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband: Hauptversammlung. Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband hat am 21/22. v. Mts. in Baden-Baden seine 10. Hauptversammlung abgehalten.

Von den dort gefassten Beschlüssen, welche selbstredend der Genehmigung der Verbandsverwaltung noch unterliegen, dürfte für weitere Kreise von Interesse sein, dass die „Allgemeine Abfertigungsvorschriften“ zum endgültigen Abschlusse gebracht sind und nunmehr mit den von den einzelnen Verbandsverwaltungen für nöthig erachteten Zusatzbestimmungen am 1. Januar 1891 zur Einführung gelangen werden.

Ferner wurden „Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter im Verkehre nach Binnenstationen“ vereinbart, welche ebenso wie die gleichen Vorschriften für die Deutschen Seehafenstationen den Zweck haben, den Deutschen Ausfuhrverkehr durch einheitliche Bestimmungen zu erleichtern, insbesondere aber die missbräuchliche Anwendung der nach der Güterklassifikation im

Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I, für gewisse Artikel, wie Papier, Pappe, Zucker usw. für den Fall der Ausfuhr gewährten ermassigten Frachtsätze zu verhüten. Die vereinbarten Vorschriften beruhen auf dem Grundsatze, dass die Frachtermässigung erst nach stattgehabter Beförderung auf Grund der Frachtbriefe und Schiffspapiere erfolgen soll.

Einem wiederholt vorgetragenen Wunsche der Landwirthschaft kam die Versammlung dadurch entgegen, dass sie die auf den Preussischen Staatsbahnen für die Beförderung von Getreide in loser Schüttung bestehenden Vorschriften zur allgemeinen Einführung zu bringen beschloss.

Eine die weitesten Kreise berührende Angelegenheit wurde durch den Beschluss angeregt, die Beseitigung des jetzigen dunkel-rosa-rothen Eilfrachtbriefes, welcher namentlich bei künstlichem Lichte von nachtheiligem Einflusse auf das Augenlicht des Beamten ist, anzustreben und zu beantragen, dass derselbe durch ein Muster auf weissem Papier mit einem mindestens 1 cm breitem bis zum Rande reichenden rothen Streifen auf beiden Seiten ersetzt werde. Die geschäftsführende Direktion wurde beauftragt, bei den maassgebenden Stellen in diesem Sinne vorstellig zu werden.

Für eine gleichmässige Handhabung der Grundsätze, betreffend die Erhebung von Lagergeld für Stückgüter auf den Deutschen Eisenbahnen, ist ein einheitliches Verfahren vereinbart worden. Endlich wurde im Interesse der Versender eine Aenderung der „Grundsätze bei Bekanntgabe von Verkehrsstörungen und Leitung von Personen und Gütern über Hilfsrouten“ dahin beschlossen, dass die nach Eintritt einer Verkehrsstörung aufgegebenen Güter auch über die zu benutzenden Hilfsrouten noch so lange zu den Sätzen der über die gesperrte Route geltenden direkten Tarife befördert werden sollen, bis die Aufgabestation infolge Antrages einer der an der gestörten Linie oder der Hilfslinie betheiligten Verwaltung mit Weisung versehen ist, die über die gestörte Linie geltenden Frachtsätze bis auf weiteres nicht mehr anzuwenden.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn: Malliss-Ludwigslust eröffnet.

Am 20. Mai d. J. ist die Strecke Malliss-Ludwigslust (Fortsetzung der Bahnlinie Dömitz-Malliss) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die an derselben gelegenen Stationen Göhren und Alt-Karstädt sind nur für den Personen-, die Station Eldena dagegen für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Preussische Staatsbahnen.

Betriebseröffnungen.

1. Direktionsbezirk Elberfeld. Für den 1. Juli d. J. ist die Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Sarnau-Frankenberg mit den Stationen Wetter, Simtshausen, Münchhausen, Ernsthausen, Birkenbringhausen und Frankenberg in Aussicht genommen.

2. Direktionsbezirk Magdeburg. Die Neubaustrecken untergeordneter Bedeutung:
a) Githorn-Isenbüttel-Meine mit den Stationen Rötgesbüttel und Meine,
b) Bernburg-Calbe a/S. (Stadt) mit der Station Nienburg a/S. und
c) Jerxheim-Nienhagen mit den Stationen Dedeleben, Vogelsdorf, Badersleben, Anderbeck, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt und Schwanebeck

werden voraussichtlich und zwar die unter a bezeichnete Strecke am 1. Juli d. J., die unter b und c aufgeführten Strecken am 15. August d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die bisher nur für den Wagenladungs-Verkehr eingerichtete Haltestelle Niederlinxweiler ist ab 1. Juni d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Die Bestimmungen über die Benutzung von Schlafwagen

haben folgende Ergänzung erhalten: Vorausbestellte und bezahlte Schlafwagenplätze müssen für den Besteller offen gehalten werden, es sei denn, dass letzterer rechtzeitig mitgetheilt hat, dass er den Platz nicht benutzen werde. In diesem Falle ist der bezahlte Preis dann zu erstatten, wenn der Platz thatsächlich anderweitig hat besetzt werden können.

Verspätungen und Unfälle im Monat April d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat April d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 39 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 358,84 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 587 Schnellzüge, 1 601 Personenzüge und 183 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 371. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 12 793 089 Zugkm bezw. 263 842 436 Achskm. Von den Verspätungen wurden 845 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 526 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 119,28 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 5,78 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 1 384 Anschlüsse versäumt (gegen 837 in demselben Monat des Vorjahres und 1 142 im Vormonat). Bei 11 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 14 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugbezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Hessische Ludwigsbahn, die Main-Neckarbahn und die Unterelbesche Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinischen) und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen. Infolge stattgehabter Entgleisungen sind 36 Züge ausgefallen.

Nach der gleichfalls vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 151 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 255 Personen verunglückt, sowie 44 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 82 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 86 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Crefelder Eisenbahn und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Hannover und zu Berlin, 78 Verletzungen auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 5 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg und je eine Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona und zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 21 getödtet und 122 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 10 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 29 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 32 265,31 km Betriebslänge und 862 599 341 geförderten Achskilometern) 180 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische) (25), zu Erfurt (18) und zu Berlin (17), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 426,07 km Betriebslänge und 19 157 132 geförderten Achskilometern) 9 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 7 Fälle, auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn und die Ostpreussische Südbahn je 1 Fall. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 551,51 km Betriebslänge und 10 063 577 geförderten Achskilometern) 3 Fälle und zwar auf die Crefelder Eisenbahn 2 Fälle und auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 1 Fall.

Internationale Fahrplankonferenz.

Für die in laufender Woche in Stuttgart stattfindende Internationale Eisenbahn-Fahrplankonferenz (siehe auch No. 45 S. 457 d. Ztg.) hat noch die Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen den nachfolgenden wichtigen Antrag eingebracht: Im Hinblick darauf, dass der Reise- und Bäderverkehr in neuerer Zeit nicht mehr Anfangs Juni, sondern bereits Ende April oder doch Anfangs Mai beginnt, die am Vergnügungs- und Bäderverkehr betheiligten Eisenbahnverwaltungen sich also mehr und mehr genöthigt sehen, gewisse Zugänderungen und Zugvermehrungen schon ab 1. Mai eintreten zu lassen und damit zweimal

im Jahre einen neuen Sommerfahrplan zu schaffen, wird im Interesse sowohl der Verwaltungen als auch des reisenden Publikums befürwortet, den Anfangstermin für die Gültigkeitsdauer der Sommerfahrpläne ab 1891 anstatt auf den 1. Juni bereits auf den 1. Mai eines jeden Jahres festzusetzen. — Die Königliche Preussische Staatsbahnverwaltung wünscht die Wiederherstellung, bezw. — wenn thunlich — die Verbesserung der bis zum 31. v. Mts. bestandenen zweiten Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Rom durch Wiedereinlegung des Schnellzugs Nr. 5 der Adriatischen Bahn, Nr. 6 der Oesterreichischen Südbahn und Nr. 277 der Bayerischen Staatsbahnen.

Weiter sind folgende Anträge eingebracht worden: Die Französische Nordbahn wünscht die Verbesserung der Verbindungen zwischen Paris und Berlin durch Beschleunigung des Abends 8 Uhr in Paris abgehenden und am folgenden Abend 8 Uhr 38 Minuten in Berlin eintreffenden Zuges. Derselbe soll bei jetziger Ankunft in Köln erst Abends 9 Uhr 50 Minuten Paris verlassen. Weiter sollen die Verbindungen zwischen Valenciennes, St. Quentin, Compiègne usw. einerseits und Frankfurt a/M. andererseits durch Beschleunigung des Vormittags 9 Uhr in Köln abgehenden Zuges verbessert werden. — Eine neue Verbindung soll zwischen Paris und Brüssel, sowie den Hauptplätzen Hollands geschaffen werden.

Baden: Weinheim-Fürth. Ueberlingen-Stockach.

Der Zweiten Kammer ist ein Staatsvertrag zur Genehmigung zugegangen, der die Erbauung einer Bahn von Weinheim nach Fürth betrifft. Bei dem mit dem Grossherzogthum Hessen unter dem 4. d. Mts. zu Weinheim vereinbarten Staatsvertrag handelt es sich um die von Hessen zu erbauende Staatsbahnstrecke von Fürth nach Weinheim, zur besseren Erschliessung des mittleren Hessischen Odenwalds. Die Bahnlinie soll auf einer Länge von 18 km das bei Weinheim mündende Waschnitzthal durchschneiden und 2 km lang auf Badischem Gebiet verlaufen. Man erwartet von der neuen Strecke auch für Baden wirthschaftliche Vortheile und finanzielle Zuflüsse für die Main-Neckarbahn. In dem Vertrage sind die üblichen staatsrechtlichen Vorbehalte enthalten. Baden behält sich das Recht vor, die inländische Strecke nach Ablauf von 25 Jahren zu erwerben. Der Vertrag wird hinfällig, wenn der Betrieb nicht binnen 7 Jahren eröffnet ist.

Die Kammer beschloss zufolge einer Petition der Gemeinderäthe Ueberlingen, Stockach usw., um Erbauung einer Schmalspurbahn von Ueberlingen nach Stockach, dass, falls ein Unternehmer sich finde, der einmalige Staatsbeitrag für das Kilometer wenn nöthig 25 000 *M.* betragen solle (sonst sind nur 20 000 *M.* üblich). Im Namen der Regierung erklärte der Geheime Referendar Zittel: Die Regierung müsse sich freie Entschliessung wahren, jedenfalls müsse erst nachgewiesen werden, dass die Bahn bestandsfähig sei.

Unter-Elbesche Eisenbahn.

Die Aktien der Bahn werden vom 1. Juli ab gegen den im Verstaatlichungsvertrag festgesetzten Betrag in 3½ % Preussische Konsols umgetauscht.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.

Der „Reichs-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ronsdorf nach Müngsten durch die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft. Das Aktienkapital darf den Betrag von 550 000 *M.* nicht übersteigen.

Parchim-Ludwigslust.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 20. d. Mts. steht ein Antrag wegen Abschluss eines neuen Betriebsvertrages. Der Unternehmer H. Bachstein leitete bisher den Betrieb; der neue Vertrag soll mit der Verwaltung der Mecklenburgischen Staatsbahnen abgeschlossen werden. (Siehe auch Mecklenburgische Südbahn in Nr. 45 S. 458 d. Ztg.).

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht beziffern sich die Gesammteinnahmen auf 90 907 *M.*, die Betriebsausgaben auf 57 209 *M.* und mithin der Ueberschuss auf 33 698 *M.* Die Vorzugsaktien erhalten 4¼ % Dividende. Für Beschaffung von Betriebsmitteln werden 7 000 *M.* zurückgestellt. Die Generalversammlung soll bezüglich des Weiterbaues der Bahn über Güntersberge nach Stiege und Hasselfelde Beschluss fassen. Von den Baukosten von 700 000 *M.* hat, wie bereits mitgetheilt, der Braunschweigische Landtag 230 000 *M.* hergegeben. Der Rest soll durch Ausgabe von Obligationen oder Vorzugsaktien beschafft werden.

Saalbahn: Aus dem Geschäftsbericht.

Der Verkehr des Jahres 1889 hat sich nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht wesentlich günstiger entwickelt als im Vorjahre und es hat die im Monat Oktober erfolgte Eröffnung der Orlabahn nur zum kleineren Theil auf die Vermehrung der Einnahmen eingewirkt. Im Personenverkehr sind 65 300 Reisende mehr befördert und 36 300 *M.* mehr vereinnahmt worden als im Vorjahre, von welchen 10 400 Personen mit einer Einnahme von 10 700 *M.* auf den Verkehr mit der Orlabahn entfallen. Der Zuwachs betrifft namentlich den Binnenverkehr mit 55 000 Personen und 24 400 *M.* Der Güterverkehr stieg um 41 400 t und 50 000 *M.*, von denen 6 400 *M.* die Orlabahn treffen; der Rest vertheilt sich auf alle Verkehre. Der Durchgangsverkehr allein brachte 17 600 *M.* mehr. Die ersten 3 Monate des Jahres 1890 zeigen weitere Einnahmesteigerungen, so dass auch bezüglich dieses Jahres auf eine Vermehrung der Einnahmen wird gerechnet werden können. Die Einnahmen der Orlabahn haben seit der Betriebseröffnung die Höhe der s. Z. vorermittelten Beträge erreicht, und es steht eine Vermehrung derselben schon infolge des allgemeinen Verkehrszuwachses zu erhoffen, abgesehen von der nicht unerheblichen Verkehrssteigerung, welche der beabsichtigte Weiterbau von Jüdewein nach Oppurg (vergl. Nr. 40 S. 418 d. Ztg.) voraussichtlich mit sich bringen wird. Die Umarbeitung der Personentarife ist vollendet, die der Gütertarife steht infolge von weiteren Ermässigungen der Preussischen Staatsbahnen und wegen voraussichtlicher Annahme der Preussischen Staatsbahn-Einheitssätze, seitens der Bayerischen und Württembergischen Staatsbahnen, noch bevor. Die bisher mit der Orlabahn gemachten Erfahrungen lassen deren Weiterbau an die Preussischen Staatsbahnen nach Pössneck als im Interesse der Saalbahn liegend erkennen. Dass die Nachtheile, welche in Beziehung auf die Verkehrsleitung dieser Weiterbau für die Saalbahn in gewissem Umfange mit sich bringen wird, durch die auf der anderen Seite entstehenden Vortheile, namentlich durch Vermehrung des Verkehrs voll wieder aufgewogen werden, lässt sich mit Sicherheit annehmen. Die Mittel für den Bau sind in dem Erlös einer älteren Anleihe vorhanden. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 206 800 *M.* Es betrugen die Gesammteinnahmen 1 201 852 (1 125 730) *M.*, die Gesammtausgaben 631 345 (586 553) *M.*, der Ueberschuss 570 507 (539 177) *M.* Hiervon erhält der Reservefonds I und II 2 500 (3 000) *M.* und der Erneuerungsfonds 58 000 (55 000) *M.* Für Verzinsung der Prioritäten sind 122 500 (122 500) *M.* und zur Zahlung der Dividende 377 507 (358 677) *M.* erforderlich. Die Bahn zahlt bekanntlich ihren Aktionären für 1889 zum ersten Male eine kleine Dividende, ⅓ %, den Stamm-Prioritätsaktien 5 %. Für Gebäude, Brücken, Durchlässe, Werkstattmaschinen, Inventarien usw. ist eine Abschreibung von 10 000 *M.* erfolgt. Dem zweiten Reservefonds sind durch Abschreibung von dem Abschreibungskonto 18 963 *M.* zugeschrieben worden. Dem Erneuerungsfonds fliessen 58 000 *M.*, der Erlös aus alten Oberbau- und Betriebsmaterialien, mit 112 733 *M.* zu. Die 3 Fonds der Eisenbahn betragen mit Hinzurechnung der Zuwendungen aus dem Jahre 1889: erster Reservefonds 71 844 *M.*, zweiter Reservefonds 114 202 *M.*, Erneuerungsfonds 407 436 *M.*

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Zwischen der Stadt Altona und der vorgenannten Eisenbahn ist ein Vertrag geschlossen worden, wonach erstere der Gesellschaft ausreichende Betriebsmittel für den Güterverkehr zur Verfügung stellt, dergestalt, dass die Gesellschaft eine näher festgesetzte Pachtsumme jährlich zahlt und die Herstellungskosten des Wagenparks derartig jährlich amortisirt, dass die Gesammtsumme nach Verlauf von 15 Jahren vollständig bezahlt ist.

Weimar-Geraer Eisenbahn: Generalversammlung.

Die Generalversammlung war von 14 Aktionären besucht, welche 3 917 Stammaktien sowie 1 263 Stammprioritätsaktien mit zusammen 895 Stimmen vertraten. Den Vorsitz führte Herr Geheimer Regierungsrath Landrath Gerstenbergk in Roda. Der gedruckt vorliegende, mit gewohnter Sorgfalt ausgearbeitete Geschäftsbericht wurde gleich der Jahresrechnung und der Bilanz genehmigt, auch die Decharge an den Aufsichtsrath und die Direktion ertheilt. Auf die Stammprioritätsaktien entfällt danach eine Dividende von 4 % für das Jahr 1889. Die in Gemässheit der §§ 32 und 47 des Gesellschaftsstatuts in diesem Jahre ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wurden einstimmig wiedergewählt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn: Generalversammlung.

In der am 14. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung waren 5 073 Aktien und ebenso viel Stimmen vertreten. Die Dividende für die Prioritätsaktien wurde auf 5 %, diejenige für die Stammaktien auf ⅓ % festgesetzt. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wurden wiedergewählt. Mit der Dividendenzahlung wird am 20. Juni begonnen.

Ostpreussische Südbahn und der Eisenbahnverkehr zwischen Königsberg und Russland.

Der 1889er Jahresbericht der Königsberger Kaufmannschaft sagt über die Eisenbahn folgendes: „Infolge der im Be-

richtsjahre in Russland ins Werk gesetzten Neuregulirung der Eisenbahntarife sind die für Königsberg geltenden Getreidetarife aus Russland sehr wesentlich geändert worden. Die Frachtsätze von einer ganzen Reihe Russischer Bahnstrecken wurden ermässigt, jedoch stehen diesen Ermässigungen erhebliche Erhöhungen der Frachtsätze auf anderen Bahnstrecken gegenüber. Wenngleich die Ermässigungen weit zahlreicher sind als die Erhöhungen, so ist doch die Tariflage Königsbergs dadurch im allgemeinen keineswegs günstiger, vielmehr ungünstiger als bisher geworden, weil unseren Konkurrenzhäfen auf wichtigen Bahnstrecken noch grössere Ermässigungen zu Theil wurden. Was Libau betrifft, so stellt sich das Tarifverhältniss zwischen diesem Konkurrenzhafen und Königsberg nunmehr folgendermaassen: die westlich der Linie Smolensk-Orel - Griasi - Woronesch - Swierewo gelegenen Stationen haben gleiche Frachtsätze nach Königsberg und Libau; diese Linie und die östlich derselben gelegenen Stationen haben dagegen nach Königsberg um 5,5 R. für den Wagen höhere Frachten erhalten als nach Libau. Hiernach sind also insbesondere die Eisenbahnen Orel-Griasi, Orel-Witebsk, Moskau-Kursk, Rjäsan-Kozlow, Griasi-Zaryzyn, Kozlow-Woronesch-Rostow, Tambow-Saratow, Wiasma-Sysran, die Orenburger Bahn und die Strecke Smolensk-Moskau der Moskau-Brester Bahn für Getreidebezüge nach unserm Platze um jene 5,5 R. theurer geworden als nach Libau, und die Folge wird vermuthlich sein, dass der von denselben durchschnittene grosse Rayon unserem Getreidehandel zum grossen Theil verloren geht. Unter denjenigen Strecken, welche gleiche Frachtsätze nach Königsberg und nach Libau behalten haben, sind hervorzuheben die Libau - Romnyer, die Kursk-Kiew-, die Kursk-Charkow-Asow-, die Charkow-Nikolajew-, die Donetz, die Jekaterinen- und Polässjebahnen. Auch das Konkurrenzverhältniss zwischen Königsberg und Odessa hat sich durch die neuen Tarife für unseren Platz wesentlich verschlechtert, indem zu Gunsten Odessas die Frachtsätze nach Königsberg auf verschiedenen Strecken der Südwestbahnen und der Kursk - Charkow - Asowbahn, theilweise sogar sehr bedeutend erhöht wurden. Odessa ist dadurch in die Lage versetzt worden, die Getreidebezüge von jenen Strecken uns zu entreissen."

Aus Bayern.

Penzberg - Kochel, Fürth - Zirndorf, Traunstein - Trostberg, Zwiesel - Grafenau.

⊙ Der Beginn der Ausführung des Bahnbaues von Penzberg nach Kochel zur Einbeziehung des Loisach-Kochelseethales mit seinem lieblichen Panorama steht nun seitens der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in den nächsten Wochen bevor. Die Richtung dieser neuen normalspurigen Lokalbahn ist schon ausgesteckt und in ihren Einzelheiten ausgearbeitet. Die neue Bahnlinie wird an der jetzigen Kopfstation Penzberg der Staatsbahn abzweigen, den hiervon südlich gelegenen Höhenrücken, einstmals der nördliche Abschluss des Kochelseebeckens, durchschneiden, oberhalb der reizend gelegenen Schönmühle die Loisach überschreiten und nach Bichel geführt werden, wo eine Haltestelle errichtet wird, von dort aus wird sie sich auf Benediktbeuren wenden, zwischen diesem Markte und dem schönen Kloster durchgehen und an Ried (Haltestelle) vorbei nach Kochel führen, um hier in einem Bahnhofe ihr südlichstes Ende zu erreichen. Von da aus ist mit Uebersteigung des Kesselberges Urfeld und der Walchensee in einer kleinen Stunde, der oberste Gipfel des Herzogstandes in $2^1/_2$ bis 3 Stunden bequem zu erreichen. Eine kleine weitere Stunde führt nach dem Heimgarten, wohin der Weg auf dem oberen Grate neu verbessert und an den unangenehmen Stellen mit Geländer versehen wird. Die neue Bahnlinie wird 14 km lang werden.

Auf der von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft gleichfalls herzustellenden Lokalbahn von Fürth nach Zirndorf geschah am 27. Mai d. J. der erste Spatenstich. Da Kunstbauten nicht auszuführen sind, hofft man bis zum September die Bahn fertig zu stellen.

Am 2. Juni d. J. wurde mit dem Bau des ersten Looses der Lokalbahnlinie von Traunstein nach Trostberg begonnen. Die Massenförderung hat bereits den Anfang genommen. Kunstbauten von Bedeutung kommen auf der 6,3 km langen Loosstrecke nicht vor.

Die Schienenlage auf der Bahn von Zwiesel nach Grafenau ist bis Spiegelau, 8 km von Grafenau entfernt, vorgeschritten. Die Eröffnung der Strecke soll bestimmt am 1. September l. J. vor sich gehen. Die direkt von der Stadt Grafenau bis zur Bahnstation Grafenau führende Strasse ist nahezu vollendet.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath der Centralbahn hat am 3. d. Mts. den Geschäftsbericht für das Jahr 1889 genehmigt. Die Aktionärversammlung ist auf den 24. d. Mts. nach Basel einberufen. Wie bekannt, ist die Auszahlung einer Dividende von 33 Frcs. beantragt. Gleichzeitig soll der Aktionärversammlung eine, unter Vorbehalt der Ratifikationen schon früher mit dem Eisenbahndepartement vereinbarte, Uebereinkunft, betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen, vorgelegt werden, mit dem Antrage, dass der Verwaltungsrath zu ermächtigen sei, am geeigneten Zeitpunkte die definitive Genehmigung zu erklären. Diese Uebereinkunft geht im wesentlichen dahin, dass, falls der Bund an dem nächsten offenen Rückkaufstermin (1. Mai 1903) von dem Rechte des Rückkaufs Gebrauch machen will, die sämmtlichen der Centralbahngesellschaft gehörenden Linien, mit Inbegriff der Antheile an den Gemeinschaftsbahnen als ein ganzes behandelt werden sollen, somit als Rückkaufswerth der 25 fache Ertrag der sämmtlichen Linien maassgebend sein soll. Im übrigen bleibt es bei den Bestimmungen der Konzessionen.

Antrag des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn.

Art. 1. Dem von dem Bundesrathe mit der Regierung des Kantons Bern unterm 19. Mai 1890 abgeschlossenen Vertrage, betreffend den Ankauf von 30 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn wird die Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird zu weiteren Ankäufen von Prioritätsaktien ermächtigt, wobei aber der durch obigen Vertrag (Art. 1) festgesetzte Preis nicht überstiegen werden darf.

Art. 3. Der Kaufpreis für weitere Erwerbungen solcher Prioritätsaktien ist durch Emission 3 % Rententitel zu decken, deren Ablösung al pari der Bund gegen 12 monatliche Kündigung insgesammt oder serienweise sich vorbehält. Die Titel werden in jährlichen Rentenbeträgen von 30 150 300 Frcs. und mit 4 monatlichen Rentenkupons auf 1. Januar, 1. Mai und 1. September ausgegeben.

Art. 4. Aus den Ueberschüssen, welche sich aus der Differenz zwischen dem Ertrag der angekauften Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn und den auszurichtenden Rentenbeträgen ergibt, ist ein Spezialfonds zu bilden, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluss erlassen wird.

Art. 5. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath beschloss, am 7. d. Mts. bei der Generalversammlung die Genehmigung der Jahresrechnung für 1889 und die Vertheilung einer Dividende von 6 %, sowohl für die Stamm- wie für die Prioritätsaktien, zu beantragen. Bei der Generalversammlung wird ferner die Betheiligung der Nordostbahn an der Sihlthalbahn, durch Aktienerwerbung im Betrage von 100 000 Frcs., beantragt werden. Im ferneren soll eine Abänderung der auf die Moratoriumslinie Schaffhausen-Etzwylen bezüglichen Konzession und Verträge angestrebt werden, indem eine Finanzirung des Unternehmens auf Grund der alten Verträge sozusagen unmöglich sein würde.

Gotthardbahn.

Aus dem Geschäftsbericht für 1889 ist folgendes zu entnehmen:

Betriebseinnahmen:		
Transporteinnahmen	12 723 371,37	Frcs.
Verschiedene Einnahmen	471 211,47	„
Totaleinnahmen	13 194 582,84	Frcs.
Ab Betriebsausgaben	6 261 590,03	„
Betriebsüberschuss	6 932 992,81	Frcs.
Hierzu kommen folgende Posten:		
Saldo vom Vorjahre	256 725,52	Frcs.
Ertrag verfügbarer Kapitalien . . .	580 104,12	„
Zinsen aus Baukapitalien	45 091,45	„
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	329 589,63	„
im ganzen	8 144 503,53	Frcs.

Von diesen Gesammteinnahmen sind zu verwenden: für Provisionen 20 770,13 Frcs., für Verzinsung der jungen Aktien 120 000 Frcs., für Kapitalamortisation 232 760,32 Frcs., für Abschreibungen 1 567,50 Frcs., für Einlage in die Spezialfonds 1 128 561,80 Frcs. und für sonstige Zwecke 11 957,91 Frcs. Total 5 283 095,22 Frcs. Es bleiben mithin zur Verfügung der Aktionäre 2 861 408,31 Frcs.

Eine Vergleichung der Betriebseinnahmen in Hunderttheilen ergibt, dass sich namentlich der Personenverkehr auf Kosten des Güterverkehrs gehoben hat und zwar betrug

	1888	1889
der Personenverkehr	34,78 %	35,76 %
„ Gepäckverkehr	3,63 „	3,78 „
„ Thierverkehr	1,48 „	2,35 „
„ Güterverkehr	60,11 „	58,11 „

Die Betriebseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre um 9,39 % und gegenüber 1887 um 11,09 % gestiegen. Die Mehreinnahmen für 1889 aus dem Personenverkehre entfallen zum grösseren Theil auf die I. Klasse. Als Fahrgeld ist von jedem Reisenden im Durchschnitt erhoben worden:

	1888	1889
in der I. Klasse	14,18 Frcs.	15,56 Frcs.
„ „ II. „	5,66 „	5,66 „
„ „ III. „	1,62 „	1,70 „

Im Jahre 1889 erfolgte gegenüber demjenigen von 1888 eine Zunahme des Eilgüter- und Ausnahmetarif-Güterverkehrs auf Kosten der Stückgüter und der gewöhnlichen Wagenladungsgüter.

Die Russischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

Die Russischen Eisenbahnen haben im Jahre 1889 bei einer Zunahme des Personenverkehrs und des Frachtgüterverkehrs und einer unbedeutenden Verringerung des Eilgüterverkehrs eine Gesammteinnahme ergeben, welche hinter der des Vorjahres um 2 392 126 R. zurückbleibt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in keinem der vorhergegangenen Jahre die Betriebsergebnisse der Russischen Bahnen eine solche Höhe erreichten, wie dies im Jahre 1888 der Fall war. Wenn man dagegen die Roheinnahme des Jahres 1889 mit der des Jahres 1887 vergleicht, so ergibt sich zu Gunsten des Jahres 1889 ein Plus von fast 27,5 Millionen Rubel. Die Gesammteinnahme im Jahre 1889 bezifferte sich auf 277 052 191 R. Die Bruttoeinnahme aller Bahnen ergibt für 1889 einen mittleren Werstertrag von 10 521 R, während er im Jahre 1888 10 914 R. betragen hat. Zur Vergleichung des Betriebsergebnisses der Eisenbahnen für das Jahr 1889 mit dem der Vorjahre lassen wir eine Uebersicht der Betriebsergebnisse für die letzten 5 Jahre folgen:

	Bahnnetz Werst	Bruttoeinnahme Insgesammt R.	Bruttoeinnahme für die Werst R.
1888	26 133	279 444 317	10 914
1887	25 367	249 692 074	10 076
1886	24 508	222 087 481	9 147
1885	24 041	230 234 504	9 781
1884	23 039	226 588 822	10 072

Die Gesammtlänge der Bahnen, von denen gegenwärtig 15 von der Regierung und die übrigen 49 von Privatgesellschaften verwaltet werden, betrug zum 1. Januar 1889 26 133 Werst. Im Laufe des Berichtsjahres wurden dem Verkehr übergeben: die 39 Werst lange Sektion der Südwestbahnen von der Station Wapnjarka bis zur Station Trostjanez und die 365 Werst lange Eisenbahn Pleskau-Riga, insgesammt 404 Werst. Zum Schluss des Jahres 1889 betrug das Bahnnetz 26 537 Werst. Ausserdem beträgt die Ausdehnung der Finnländischen Staatsbahnen 1 711 Werst und die der vom Kriegsministerium ressortirenden Transkaspibahn 1 343 Werst. Im Laufe des Jahres 1889 sind in den Besitz der Krone übergegangen: die 980 Werst lange Transkaukasische Eisenbahn, die 498 Werst lange Eisenbahn Morschansk-Ssysran und die 650 Werst betragende Rjaschsk-Wjasma Bahn. Was die Frequenz der Russischen Bahnen im Jahre 1889 betrifft, so gelangten zur Beförderung 38 835 127 Personen (2 061 309 mehr als im Vorjahre), 2 733 759 Militärpersonen (111 174 weniger), 12 022 812 Pud Eilgüter (47 173 Pud weniger) und 3 423 725 508 Pud Frachtgüter (89 714 416 Pud mehr als im Jahre 1888).

Verschiedenes.

Serbisches Eisenbahnprojekt Kladovo-Nisch.

Die Compagnie Vitalis hat der Serbischen Regierung die Offerte gemacht, eine Eisenbahn Kladovo-Nisch-Propolje herzustellen, für welche im Voranschlage 30 Millionen Francs vorgesehen sind, und verpflichtet sich, einen Anschluss Türkischerseits zu bewirken und in eigener Regie den Bau der Bahn fortzusetzen.

Personalnachrichten.

Deutsches Reich.

Der Geheime Regierungs- und vortragende Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen, Rudolf Lindner, ist gestorben.

Bayern.

Bestimmt wurde, dass die Direktoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen den Titel „Regierungsdirektor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen“ und die Oberbahnamts-Vorstände den Titel „Oberbahnamts-Direktor“ zu führen haben.

Der Bezirksingenieur A. Reinhard in Ingolstadt ist nach Salzburg, der Betriebsingenieur August Roos in Eger nach Rosenheim und der Abtheilungsingenieur Ad. Edinger in Lichtenfels nach Memmingen, sämmtlich auf Ansuchen versetzt. Der Betriebsingenieur Ad. Grau bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist zum Bezirksingenieur daselbst, der Abtheilungsingenieur Oskar Zahn in Nürnberg zum Betriebsingenieur in Ingolstadt und der Abtheilungsingenieur Hch. Endres in München zum Betriebsingenieur unter Belassung in seiner dermaligen Verwendung als Vorstand der Eisenbahnbausektion München befördert worden.

Württemberg.

Der Bauinspektor beim technischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Emil Schmid, in Stuttgart ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem vom 1. März d. J. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der 1. Nachtrag erschienen.

Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung (SW. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 9. Juni 1890. (1301)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Staatsbahngütertarif Altona-Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. August 1887 der Nachtrag XI in Kraft.

Derselbe enthält zum grössten Theil bereits früher publizirte Aenderungen und Ergänzungen. Exemplare des Nachtrages können — soweit der Vorrath reicht — von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 11. Juni 1890. (1302)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Unter Abänderung der Bestimmung in § 5 zu B des Preussisch-Russischen Verbandtarifs vom 1. November 1888 ist es im Preussisch-Russischen Verkehr von sogleich gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen. (1303H&V)

Direktion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von rohem Gyps in gemahlenem Zustande und von gebranntem Gyps ab Thiengen nach einigen Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen treten mit sofortiger Wirkung Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 11. Juni 1890. (1304)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ausfuhrtarife für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II. Die Gültigkeit der am 1. Juli 1889 versuchsweise auf die Dauer eines Jahres eingeführten Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern von Oberschlesien nach den Nord- und Ostseehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern wird über den 30. Juni cr. hinaus bis auf weiteres verlängert.

Breslau, am 14. Juni 1890. (1305)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Roherzen zur Einführung, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Rheinböller-Hütte und Stromberg-Neuhütte (K. Eis.-Dir. Köln lksr.) einerseits und den Stationen Kosten und Mies-Kladrau (K. K. Oesterr. Staatsb.) andererseits enthält. Der Tarif wird von den betheiligten Endbahnen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 11. Juni 1890. (1306)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer und Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangen die Frachtsätze für Dux-Liptitz-Wächter-

haus der Dux-Bodenbacher Bahn zur Aufhebung. Von diesem Zeitpunkte an werden alle Kohlensendungen, welche von den Ossegger Schächten zur Aufgabe gelangen, nicht mehr von Dux-Liptitz-Wächterhaus, sondern zu den für Ossegg bestehenden Frachtsätzen abgefertigt, womit eine geringfügige Erhöhung der seitherigen Frachten verbunden ist.

Ferner tritt an dem genannten Tage eine Erhöhung des Frachtsatzes Ossegg-Schleiz von 74,5 auf 74,8 *M.* und desjenigen für Oberleutensdorf-Untermarxgrün von 61,2 auf 62,2 *M.* in Kraft.

Dresden, am 11. Juni 1890. (1307)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag X zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft. Derselbe enthält abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Saargemünd und Scheidt, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogene Station Jockgrim (Pfälz. Bahn).

Dieser Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 10. Juni 1890. (1308)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif von Deutschen Stationen nach Grajewo transito. Vom 1. Juli 1890 ab finden die im Gütertarif nach Grajewo transit vom 1. Dezember 1886 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze von Station Hamburg B des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona für Eisen und Stahl etc. (Ausnahmetarif 1), für landwirthschaftliche Maschinen etc. (Ausnahmetarif 2) sowie für Sammelgut (Ausnahmetarif 5) auch auf Gütersendungen Anwendung, welche von Hamburg L. B., Station der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft nach Grajewo trans. zur Aufgabe gelangen.

Bromberg, den 8. Juni 1890. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Altona. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. April 1889 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher unter anderem Entfernungen für die neu aufgenommene Station Holsteinische Schweiz des Direktionsbezirks Altona sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern im Verkehre mit den Stationen Altona-Ottensen, Flensburg und Kiel enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 13. Juni 1890. (1310)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Am 15. d. Mts. kommt je ein Nachtrag VI, IX und VIII zu den Heften 2—5 des Gütertarifs für den vorgenannten Verkehr zur Einführung, enthaltend u. a. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Aue, Forsbach, Hoffnungsthal, Raumland-Berleburg und Rösrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und die Haltestellen Niederheimbach und Trechtingshausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

In dem vom 10. d. Mts. ab gültigen Nachtrag III zum Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sind ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen sowie neue Frachtsätze für die Stationen Forsbach, Hoffnungsthal und Rösrath enthalten.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Forsbach, Hoffnungsthal und Rösrath treten erst von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab, für die Haltestellen Niederheimbach und Trechtingshausen am 1. Juli d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 12. Juni 1890. (1311)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die in dem Tarifheft II für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen vom 1. April 1890 enthaltene Entfernung für Mülheim an der Ruhr B. M.-Bockenheim-Kindenheim ist auf 279 km ermässigt worden.

Köln, den 13. Juni 1890. (1312)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Direkter Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen einerseits und Stationen der Dux-Bodenbacher sowie der Prag-Duxer Eisenbahn andererseits. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1887 in Kraft, enthaltend Einbeziehung der Stationen Bruch, Langendreer Rh. und Unna-Königsborn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den Ausnahmetarif für Koks, Münsterbusch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) für den gesammten Verkehr und Radevormwald des Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld in die Ausnahmetarife für Getreide und Eisen, sowie einige Ergänzungen und Aenderungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu haben.

Köln, den 13. Juni 1890. (1313)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr nach Baden. Am 15. Juni l. J. tritt an Stelle des Saarkohlen-Ausnahmetarifs Nr. 6 vom 15. Februar 1884 nebst Nachträgen ein neuer gleichnamiger Tarif in Kraft.

Verkaufspreis 0,30 *M.*

Der neue Tarif enthält vielfach Frachtermässigungen und die Aufnahme Badischer Stationen in den Verkehr.

Köln, den 13. Juni 1890. (1314)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag III zum „Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft III, vom 1. November 1888", enthaltend die Neuauflage des Ausnahmetarifs Nr. 2 für die Beförderung von Braun- und Steinkohlen zur Einführung.

München, den 12. Juni 1890. (1315)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Koks, ungeformten und geformten Braunkohlen (Briquettes) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den Stationen Borna, Lugau, Meuselwitz, Oelsnitz i./Erzgeb. Rehmsdorf, Rositz und Zwickau nach Bayerischen Stationen zur Einführung, durch welchen zum Theil erhebliche Ermässigungen der seither maassgebend gewesenen Frachtsätze eintreten.

Bis zum Erscheinen des diesen Ausnahmetarif enthaltenden Nachtrags XIX zum Bayerisch-Sächsischen Gütertarife ertheilt unser Verkehrsbüreau über einzelne Frachtsätze auf Wunsch Auskunft.

Dresden, am 13. Juni 1890. (1316)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im Rhein- und Mainumschlagsverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland, Tarif vom 1. Oktober 1886, gelangen mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. für den Transport von Harz (Brauerharz, Kolophonium bei Aufgabe in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg im Ausnahmetarif Nr. 34b folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach und von	Frankfurt a/M. transit und Frankf. a/M. Hafen	Gustavsburg transit	Mainz Hafen und Kastel Hafen	Mannheim transit u. Ludwigshafen a/Rh. transit
	für 100 kg in Mark			
Aichberg-Steyrermühl	2,10	2,18	2,20	2,21

München, den 10. Juni 1890. (1317)
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen im Deutsch-Dänischen Verbande. An Stelle und unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 1. Juli 1885 für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briquets im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen kommt mit dem 1. August 1890 ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen neben zahlreichen Frachtermässigungen in einigen wenigen Fällen auch Frachterhöhungen eintreten.

Näheres ist bis zum Erscheinen des Tarifs bei unserem Tarifbüreau und demnächst bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 14. Juni 1890. (1318)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch- bezw. Belgisch-Deutsch-Russischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. an wird der direkte Französisch- bezw. Belgisch-Deutsch-Russische Verbands-Güterverkehr vom 1/13. Januar 1885 ausser Wirksamkeit gesetzt; ob und welcher Ersatz für denselben eintreten wird, lässt sich — da von den Russischerseits vorgängig zu liefernden Grundlagen abhängig — z. Z. nicht angeben.

Köln, den 18. Juni 1890. (1319)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die in den Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privatbahnen vom 1. Oktober 1889, sowie die in das Heft C des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni d. J. aufgenommenen Stationen Aue und Raumland-Berleburg werden mit dem 15. d. Mts. dem Verkehr übergeben und treten die Frachtsätze für diese Stationen an diesem Tage in Kraft.
Elberfeld, den 12. Juni 1890. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 20. d. Mts. ab wird die Badische Station Petershausen in den direkten Westdeutschen Verbands - Güterverkehr einstweilen mit den für Konstanz in den Tarifheften 4 und 7 enthaltenen Sätzen, jedoch ausschliesslich der Ausnahmetarife 9 (Sprit etc.) und 15 (bezüglich der Metall- und Holzartikel) einbezogen.
Hannover, den 16. Juni 1890. (1321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Tarifes für Biertransporte von Pilsen und Plzenec nach der Schweiz, sowie für leere Bierfässer in umgekehrter Richtung.) Am 15. Juli 1890 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bier in Fässern, sowie von retourgehenden leeren Bierfässern zwischen Pilsen, Station der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, dann Pilsen und Plzenec, Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Simplonbahn und der Neuenburg-Jurabahn andererseits in Wirksamkeit.
Tarifexemplare sind bei der Direktion der K. K. priv. Böhmischen Westbahn in Prag und im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu beziehen.
Wien, am 12. Juni 1890. (1322)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen,
gleichzeitig namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rumän.-Galiz.-Danziger Güterverkehr via Granica-Illowo. Wiedereinführung von Frachtsätzen für Getreide etc. Im Nachhange zu der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 98 vom 18. Dezember 1889 (Seite I) erfolgten Publikation wird zur Kenntniss gebracht, dass die im Tarife für den rubrizirten Verkehr enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. von Galizischen Stationen mit Gültigkeit vom 19. Juni a./1. Juni n. St. 1890 bis 1./13. September a./n. St. 1890 reaktivirt werden.
Wien, am 9. Juni 1890. (1323)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahn - Verband. Einführung von Tarifnachträgen. Am 1. Juli 1890 gelangen die nachfolgend bezeichneten Nachträge zur Einführung, und zwar:
1. Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1890 gültigen Tarife, Theil II, Heft B. Derselbe enthält:
a) Frachtsätze für die Stationen Bilin und Obernitz im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn;
b) theilweise ermässigte Frachtsätze für einige Relationen des Haupttarifes;
c) Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Dux - Bodenbacher und K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.
2. Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1890 gültigen Tarife, Theil II, Heft C. Enthaltend:
d) theilweise ermässigte Frachtsätze für einige Relationen des Haupttarifes;
e) Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig - Teplitzer und K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.
Exemplare dieser Tarifnachträge können bei der geschäftsführenden Verwaltung zum Preise von
20 kr. für 1 Exemplar des Nachtrages ad 1 und
10 „ „ 1 „ „ „ „ 2
bezogen werden.
Prag, am 12. Juni 1890. (1324)
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlag - Verkehr. Die in der Vereinszeitung Nr. 38 vom 14. Mai unter Post 1055 veröffentlichten, ermässigten Frachtsätze für Papier aller Art von Krakau nach den Elbeumschlagsplätzen finden unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen für Papier aller Art von Podgórze-Plaszów und Podgórze-Bonarka nach den Elbeumschlagsplätzen Anwendung.
Wien, am 11. Juni 1890. (1325)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahn - Verband. Tarifnachträge. Am 1. August l. J. treten die Nachträge V zu den Getreidetarifen Theil III Heft 1 und 2 in Kraft. Diese Nachträge enthalten Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Bilin (P. D.), Brüx (P. D.) und Komotau (A. T. E.).
Wien, am 11. Juni 1890. (1326)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 18. Juni d. J. ab werden einfache Fahrkarten II. und III. Wagenklasse für Mitglieder des Harzklubs gegen Vorzeigung der Mitgliedskarten des laufenden Jahres auf Station Halberstadt und Spiegelsberge nach Blankenburg Harz und dem Verkehr zwischen Blankenburg Harz einerseits und den Stationen Elbingerode, Rothehütte-Königshof, Rübeland und Tanne andererseits zum halben Fahrpreise bis zum 30. September d. J. ausgegeben. Fahrpreis-Ermässigungen für Kinder sind ausgeschlossen.
Blankenburg Harz, d. 14. Juni 1890.
Direktion (1327)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. gez. A. Schneider.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung des Nachtrages IV zum Lokal-Personentarif. Am 20. Juni l. J. tritt der Nachtrag IV zum gesellschaftlichen Lokal-Personentarife vom 1. Mai 1887 in Wirksamkeit.
Derselbe enthält:
1. Ermässigte Fahrpreise für einfache Schnell- und Personenzugskarten zwischen Wien einerseits und Kolin, Prag, Aussig, Tetschen und Pardubitz andererseits, ferner ermässigte Fahrpreise für Personenzüge zwischen Rossitz einerseits und den Stationen Prag, Lieben, Wysocan, Chwala-Pocernitz, Mstetitz, Medleschitz und Chrudim andererseits.
2. Aufhebung bezw. Neueinführung von Tour- und Retourbillets und
3. Berichtigung des Nachtrages III.
Wien, den 14. Juni 1890. (1228)
Die Centralverwaltung.

Personen-Verkehr mit den Nordseebädern Norderney, Borkum etc. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif für Sommerkarten nach den Nordseebädern Norderney, Borkum, Langeroog, Spiekeroog und Wangeroog in Wirksamkeit.
Derselbe enthält unter anderem ermässigte Fahrpreise für Schnellzug-Rückfahrten mit 45tägiger Gültigkeitsdauer von Wien Nordwestbahnhof nach Norderney über Norden und Geestemünde.
Bei der unterzeichneten Generaldirektion liegen Exemplare des Tarifes zur Einsicht bereit.
Wien, den 14. Juni 1890. (1329)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

3. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Presskohlen. Die Lieferung von 300 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen für die Heizperiode 1890/91 soll vergeben werden. Termin hierzu am 24. Juni 1890, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit Aufschrift „Angebot auf Presskohlen" an dasselbe einzureichen. Die Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.
Breslau, den 13. Juni 1890. (1330)
Materialienbüreau.

Verding von Cocos - Fussdecken für Personenwagen. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen:
1 096 Stück geflochtenen Cocos-Doppelmatten und
110 Stück geplüschten Cocosmatten in abgepassten Grössen, lieferbar je zur Hälfte bis zum 15. August bezw. 1. September d. J.
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.
Bedingungen, Bedarfsnachweisung nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 28. Juni 1890,
Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Juli 1890.
Magdeburg, den 12. Juni 1890. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von rohem Leinöl zur Firnissbereitung. Im August d. J. erforderliche 20 000 kg rohes Leinöl zur Firnissbereitung sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen, Bedarfsnachweisung nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet

am 28. Juni 1890,
Vormittags 12 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Juli 1890.

Magdeburg, den 14. Juni 1890. (1332)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Für unser bautechnisches Büreau wird zum baldigen Dienstantritt ein mit Sekretariats- und Rechnungsarbeiten in Eisenbahn-Bausachen vertrauter Büreaubeamter gesucht.

Demselben kann im Bewährungsfalle feste Anstellung in Aussicht gestellt werden.

Den Bewerbungen sind Lebenslauf und Beschäftigungszeugnisse beizufügen.

Lübeck, den 12. Juni 1890. (1333)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Dauernde Anstellung

unter günstigen Bedingungen finden bei einer Privatverwaltung Norddeutschlands

1. Ein technischer Oberbeamter, der mit dem technischen und commerziellen Eisenbahnbetrieb vollkommen vertraut und die Befähigung als Regierungsbaumeister erlangt haben muss.
2. Ein als Stationsassistent ausgebildeter Bahnverwalter.

Bei definitiver Anstellung wird Pensionsberechtigung gewährt, bezw. erlangte Pensionsrechte übernommen.

Bewerbungen mit Anfügung beglaubigter Zeugnissabschriften, Referenzen, Photographie, Nachweis der Kautionsfähigkeit und Angabe der Gehaltsansprüche oder des bisherigen Diensteinkommens sind umgehend unt. M. J. 16. an die Expedition d. Bl. einzusenden.

Dieser Nummer liegt eine Preis-Liste der Cigarren-Fabrikate von B. Martens & Co., Bremen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 48. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Berlin, den 21. Juni 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die ersten 25 Jahre des Deutschen Strassenbahnwesens.

Die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte oder mit Nachbarorten durch Wagen, welche auf Schienenwegen laufen, die in den Körper öffentlicher Strassen gelegt sind, besteht erst seit dem 22. Juni 1865, also gerade seit 25 Jahren in Berlin und damit in Deutschland. Zuerst wurde hierfür der Strassenkörper vom Brandenburger Thore zu Berlin durch den Thiergarten nach Charlottenburg freigegeben. Die Genehmigung hatte ein Dänischer Ingenieur Moller erhalten, der seine Rechte noch vor der Vollendung der Anlage abgetreten hatte, so dass auf ihrer Grundlage die Kommanditgesellschaft: „Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft J. Lestmann & Comp." ins Leben getreten ist, welche die fragliche Linie noch heut betreibt. Die Eröffnung des Betriebes geschah am 22. Juni 1865, während das Stadtinnere durch die Dorotheenstrasse bis zum Kupfergraben erst später der Geleisanlage und dem Bahnbetriebe überlassen wurde. Auf ihr wurden in den ersten 12 Betriebsmonaten 246 048 ℳ von 964 512 Fahrgästen auf 67 930 Fahrten mit 529 854 Nutzkm durch 19 Wagen und 126 Pferde vereinnahmt. Bereits im folgenden Jahre begann am 16. August der weit umfangreicher angelegte Betrieb der Hamburger Strassenbahn auf 14 345 m Geleislänge mit 401 490 ℳ Jahreseinnahme von 1 887 445 Beförderten auf 43 935 Fahrten bei 598 196 Nutzkm durch 24 Wagen und 160 Pferde. Nachdem mittlerweile am 29. Juli 1868 noch in Stuttgart ein Betrieb auf 6 742 m Streckenlänge mit 20 Wagen und 67 Pferden eröffnet war, um bereits im ersten Betriebsjahre 1 655 298 Fahrgästen auf 89 211 Fahrten zu 185 838 Nutzkm gegen 147 459 ℳ eine Fahrgelegenheit zu bieten, ruhte die Entwickelung des Pferdebahnwesens bis zum Jahre 1872, von wann ab es einen schnellen Aufschwung nahm, einerseits durch den Beginn des Pferdebahnbetriebes in Leipzig am 18. Mai, in Frankfurt a/M. am 19. Mai, sowie in Dresden und in Hannover, andererseits durch die Gründung der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft. Letztere eröffnete den Betrieb am 8. Juli 1873. Im nämlichen Jahre wurden am 21. Juli in Danzig und am 2. September in Uetersen Betriebe eröffnet, wonächst im September 1875 zu Wiesbaden die Betriebseröffnung folgte.

1876 wurden Betriebe in Düsseldorf am 6. Februar, in Elberfeld-Barmen am 17. Februar, in Bremen am 4. Juni, in München am 26. Oktober, in Metz am 1. Dezember; 1877 sodann am 1. Januar dieser der „Neuen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft" in Berlin, sowie solche am 1. Februar in Karlsruhe, 20. Mai zu Köln, 1. Juli in Breslau, 9. Juli in Cassel, 16. Oktober in Magdeburg eröffnet. 1878 traten hinzu die Be-

triebe der Hamburg-Altonaer Pferdebahn am 15. April, sowie in Mannheim-Ludwigshafen am 3. Juni, Strassburg am 22. Juli, Ingolstadt am 9. November, sowie 1879 in Pyrmont im Juni, in Bremen dieser einer grösseren Gesellschaft im August, in Stettin am 23. August. 1880 entstanden Erweiterungen der Pferdebahnen in Dresden und Hannover, sowie neue Betriebe in Chemnitz am 22. April, in Potsdam am 13. Mai, in Posen am 31. Juli, in Aachen am 16. Dezember; 1881 in Bremerhafen am 1. Mai, Lübeck am 5. Mai, Augsburg am 10. Mai, Königsberg am 26. Mai, Dortmund am 1. Juni, Kiel am 9. Juli, Nürnberg am 25. August, Braunschweig am 1. September, Rostock am 14. Oktober, M.-Gladbach am 12. November, Duisburg am 24. Dezember, sowie in Flensburg und Lichterfelde. Es folgten 1882 die Betriebseröffnungen in Mülhausen i/E. am 20. März, Halle am 1. Oktober, Köpenick am 19. Oktober, Altona am 24. Oktober dieser The Hamburg Altona und North Western Tramways-Company; 1883 in Erfurt am 13. Mai, Crefeld am 15. Mai, Görlitz am 1. Juni, Mainz am 23. September; 1884 in Mannheim-Feudenheim am 6. März, Offenbach am 10. April, Cassel der Betrieb der Stadteisenbahn am 25. Mai, Magdeburg dieser der Trambahn am 12. November, Hagen am 13. November; 1885 in Heidelberg am 13. Mai und in Spiekeroog; 1886 zu Berlin die Dampfstrassenbahn von der Weichbildgrenze Berlins nach dem Grunewald am 5. Mai, in Schönebeck am 28. Mai, in Wiesloch am 25. Juli, in Stuttgart die „Neue Strassenbahn" am 25. August sowie in Oldenburg; im Jahre 1887 in Coblenz am 28. Mai, in Halberstadt am 28. Juni, in Hamburg am 16. September die „Grosse Hamburg-Altonaer"; 1888 am 18. Mai in Bromberg und am 26. Juli in Wittenberg; 1889 am 17. November in Riesa, sowie dieser der Haller Stadtbahn. Im laufenden Jahre sind nach dem Stand der Vorbereitungen die Betriebseröffnungen in Dresden für die Strecke einer neuen Gesellschaft, sowie in Bonn, Schleswig, Thorn und Trier noch zu erwarten.

Danach bestehen zur Zeit in 64 Orten 73 Strassenbahnbetriebe, welche 333 269 504 Personen gegen 40 220 359 *M.* Fahrgeld auf 15 326 517 Fahrten zu 80 725 266 Wagenkm auf 1 349 km Geleislänge im Jahre 1889 beförderten. Hierzu waren verfügbar 161 Maschinen und 14 493 Pferde, sowie 3 962 Wagen mit 133 386 Sitzplätzen. Während der gesammten Bestandsdauer sind über 3 Milliarden Personen im Strassenbahnbetriebe befördert und hieraus über 400 Millionen Mark Fahrgeld vereinnahmt.

Ueberwiegend erfolgt der Betrieb ausschliesslich durch Pferdekraft. In beschränktem Umfange ist in Crefeld, Dortmund, Duisburg, Hamburg, Karlsruhe, Magdeburg und München daneben Dampf in Gebrauch, während die Frankfurter Lokalbahnen, Mülhausen, Feudenheim-Mannheim, die Casseler Strassenbahn und das Berliner Dampfstrassenbahn-Konsortium ausschliesslich Dampfbetrieb eingerichtet haben, endlich in Lichterfelde und Offenbach-Sachsenhausen Elektrizität die Triebkraft bildet. Von den Beförderten des Jahres 1889 entfallen nur 1 109 902 = 0,33 % auf den elektrischen, weitere 15 535 960 = 4,65 % auf den Dampf- und die restlichen 316 623 642 = 95,02 % auf den Pferdebetrieb.

Das Gegenüberstellen des Ergebnisses von 1865 und 1889 zeigt den gewaltigen Aufschwung des Strassenbahnverkehrs und damit seine Unentbehrlichkeit. Diese Erkenntniss kann der Umstand nicht entkräften, dass die Betriebe zu Schwerin und Oldenburg nach kurzem Bestande aufgegeben werden mussten, das Hagener Unternehmen im Wege der Zwangsversteigerung in andere Hände überging, eine Anzahl anderer Betriebe die Ausgaben nicht vollständig decken, andere wiederum es wenigstens noch zu keiner Gewinnvertheilung gebracht haben und endlich die erzielten Gewinne ausserordentlich ungleich sind, indem sie zwischen 1 % und 12½ % schwanken. Denn die Ergebnisse beruhen keineswegs ausschliesslich auf den örtlichen Verhältnissen, werden vielmehr vielfach durch die Betriebseinrichtungen beeinflusst und hängen wesentlich von dem Grade der Vollkommenheit ab, mit welchem die Betriebsleiter das Beförderungsbedürfniss nach seinen verschiedenen Richtungen erfasst und ihm in den Fahrplänen Rechnung getragen haben.

Die Verwendung des Strassenkörpers für Bahnbeförderungsbetriebe hat die ursprünglich befürchteten Unzuträglichkeiten nicht zur Folge gehabt. Der Strassenverkehr ist nämlich nicht allein nicht gefahrvoller geworden, sondern es hat im Gegentheil die Verkehrssicherheit zugenommen, so dass die Strassenbahnen den Strassenverkehr geregelt und den Strassenkörper eher entlastet haben. Allerdings trifft letzteres dort mehr zu, wo zweigeleisige Schienenwege bestehen, weshalb gegen den ursprünglichen Gebrauch jetzt deren Anlage gefördert, vielfach sogar die Umwandlung eingeleisiger in zweigeleisige Bahnen gefordert wird. Hinsichtlich der Gefahrenhöhe hat sich überall eine rückwärtsgängige Bewegung bemerkbar gemacht, indem mit Zunahme der Bestandsdauer und des Verkehrsumfanges die Gefahren nach Ziffer und Schwere verhältnissmässig gefallen sind. Aus den Berliner Betrieben sind für 1882—1889, für auswärts von 1882 bis 1888 zuverlässige Unfallsziffern ermittelt, wonach im Strassenbahnbetriebe 12 463 Unfälle eingetreten sind, von denen 236 auf den mechanischen und 12 227 auf den Pferdebetrieb entfallen. Sie bewirkten 313 Todesfälle, 736 schwere und 3 367 leichte Verletzungen, während in den 8 047 Fällen Körperbeschädigungen ausgeblieben sind. Von denselben entfallen 7 467 auf das Absteigen, 1 694 auf das Zusteigen im Fahren, 698 auf das Herabfallen vom Wagen durch äussere Einflüsse, 1 558 auf unvorsichtiges Betreten der Fahrbahn, 624 auf den Einfluss von Fahrfehlern fremder Wagenführer und 186 auf verschiedene andere Ursachen; während die 236 im mechanischen Betriebe sich in gleicher Reihenfolge vertheilen mit 59, 19, 18, 89, 35 und 16.

Bisher haben die Pferdebahnen selbst dort, wo mechanische Betriebe in Mitbewerb sind, durch diese in der Entwickelung nicht zurückgehalten werden können, sondern sich sogar verhältnissmässig stärker und schneller entwickelt. Dies mag zwar dadurch mit beeinflusst sein, dass die Behörden der Zulassung mechanischer Betriebe im Strassenverkehre Bedenken entgegenstellen, liegt indess hauptsächlich daran, dass der Pferdebetrieb einerseits ausreicht, andererseits aber bei den Fahrgästen beliebter ist.

Während ursprünglich die Strassenbenutzung zu Geleisanlagen meist unentgeltlich gestattet zu werden pflegte, ist neuerdings die Beanspruchung eines Entgeltes üblich, welches theils in Form einer prozentualen Abgabe vom Reinertrage, bald in einem festen Betrage für jeden Beförderten, oder von jedem Pferde oder Wagen oder Geleiskilometer erhoben wird. Ueberdies gewinnt die Ansicht an Anhängern, dass die Strassenbahnanlagen und Betriebe auf Gemeindekosten und für Gemeinderechnung auszuführen seien.

So haben denn die ersten 25 Jahre des Strassenbahnbetriebes in Deutschland nach den verschiedensten Richtungen Gelegenheit zu Beobachtungen und Erfahrungen geboten. Sie haben Einfluss auf wirthschaftlichem Gebiete zur Hebung des Gewerbes und Handels geübt; sie haben der Städteerweiterung, der Bauthätigkeit, verbesserten Wohnungs- und Sittlichkeitsverhältnissen Vorschub geleistet. Im Bereiche der Staats- und Gemeindeverwaltung sind bestandene Vorurtheile beseitigt und heilsame Aufklärungen verschafft worden. Neue durch sie gezeitigte Rechtsverhältnisse haben die Unzulänglichkeit der heutigen Rechtsordnung, sowohl in vermögens- wie strafrechtlicher Hinsicht fühlbar werden lassen. Unverkennbar haben die Bewohner der Orte, welche Strassenbahnen besitzen, durch die erleichterte Ortsveränderung gewonnen. Zahlreiche Arbeitskräfte haben durch sie lohnende Beschäftigung, nicht geringe Kapitalsbeträge sichere Anlage gefunden. Und so darf denn erwartet werden, dass die Strassenbahnen zum allgemeinen Besten auch fernerhin wirken werden und dass nach Ablauf eines weiteren Vierteljahrhunderts vielleicht noch mit grösserem Fug und Recht der 22. Juni 1865 als Eröffnungstag der Deutschen Strassenbahnbetriebe für einen solchen erkannt werden wird, welcher Deutschland ein neues Verkehrsmittel und damit eine neue Wohlfahrtseinrichtung gegeben hat.

Dr. K. Hilse.

Der Viadukt über das Thal von Loa in der Eisenbahn von Autofogasta nach Huanchaca (Bolivia).

Ein Bauwerk, welches heutzutage unsere Aufmerksamkeit erregen kann, muss schon ganz aussergewöhnliche Eigenschaften besitzen. Wir haben vor wenigen Monaten die gewaltige Forthbrücke in Betrieb nehmen sehen, wir kennen den Entwurf der Brücke über den Kanal in der Strasse von Dover und nach solchen Vorgängen verschiebt sich ganz erheblich der Maassstab, der angelegt werden muss, um zu entscheiden, ob ein neu geschaffenes Bauwerk in die Klasse der hervorragenden Werke zu bringen sein wird. Aber für das Bauwerk, welches dem Leser wir vorzuführen gedenken, brauchen wir eine scharfe Kritik nicht zu scheuen, es wird hinfort unter denen gleicher Art immer mit an erster Stelle genannt werden.

In Nr. 68 S. 687 Jahrg. 1889 d. Ztg. ist die Zerstörung des Viaduktes über die Agua de Verugas in Peru, des lange Zeit als Weltwunder angestaunten kühnen eisernen Baues über den Rimacfluss der Orojabahn erwähnt worden. Eyth nennt ihn in seinem „Wanderbuche“ ein schmiedeeisernes Spinngewebe zwischen zwei Felsabhängen auf langen, zarten, dünnen Beinen, das sich in ein paar schwarzen, gespenstigen Linien auf blendend gelbem Felsgrund abhebt und über welches man in schwindelnder Höhe im Wagen zu fliegen scheint, weil man von der Brücke selbst nichts sieht. Der Viadukt hatte eine Höhe von 84 m. Er bildete den Glanzpunkt der Orojabahn, welche zunächst die Silberminen des Cerro de Pasco erschliessen sollte, diese aber nie erreicht hat. Man hat mit vollem Recht diese Bahn die merkwürdigste der Welt genannt, Entwurf und Ausführung waren gleich unbegreiflich für eine kühle Beurtheilung. Eyth sagt: Alles von A bis Z, was mit dieser Orojabahn zusammenhängt, ist ein phantastisches Mährchen der Gegenwart oder Zukunft, in Felsen und Eisen gedichtet und — in Papier, aber kein Schreibpapier. Verfasser ist Henry Meiggs, Yankee. Die Bahn führt von Lima — ins Blaue. Eine dunkle Idee lag der Sache zu Grunde, daran ist kein Zweifel. Die Bahn sollte schliesslich die Küste des Stillen Ozeans (Peru) mit dem Stromnetz des Amazonenstromes verbinden und ihre Endstation da finden, wo die Brasilianischen Flussdampfer durch Stromschnellen oder Sumpfvegetation am weiteren Vordringen verhindert sind. Sie sollte ferner beim Uebergang über das grosse Hochland zwischen den beiden hauptsächlichsten Kordillerenketten, welche den Osten vom Westen trennen, eine Centralstation erreichen, von welcher aus Zweigbahnen nach Nord und Süd, auf einer Höhe von 3 000 m und darüber das Land durchschneiden würden. Sie sollte endlich mittelst einer dieser Zweigbahnen die Gebirgsstadt Cerro de Pasco erreichen, deren fabelhafte Silberminen seit einem Jahrhundert ertrunken sind und verlassen bleiben müssen, bis es möglich ist, die nöthigen Maschinerien in diese unwirthlichen Höhen zu bringen, um die alten Indianischen und Spanischen Schächte wieder zugänglich zu machen. Das war der Gedanke von Meiggs, eines jener merkwürdigen Menschen à la Strousberg, welche, wie Wallenstein und Tilly seiner Zeit, aber nach der Art unserer Zeit, die Welt in Bewegung setzen und Gutes und Böses, Schwindel und harte, ehrliche, begeisterte Arbeit unter einander mischen, so dass die kleineren Menschlein nicht mehr wissen, wo ihnen der Kopf steht. Meiggs setzte den Gedanken ins Werk. Er sollte die Bahn bauen. Die Regierung sollte für jede von ihr übernommene Meile Bahn eine gewisse Summe zahlen.

In Lima wurde angefangen und das Rimacthal hinauf, dem nächsten Pass der Anden zu gebaut. 20 Millionen Dollars wurden in dieser Art verbaut, ehe man auch nur wusste, ob das Riesenunternehmen in den höheren Regionen möglich ist. Das Geld wurde aber weniger verbaut als verbraucht. Ein Drittel der Summe entfiel auf das Konzessionskonto, zur Einleitung der nöthigen Regierungsverträge. Präsident, Finanzbeamte, Senatoren und Deputirte mussten für das Unternehmen „interessirt“ werden. Dieses Interesse musste namentlich dann erregt werden, als das aufgenommene Geld auf die Neige ging und die Regierung und Meiggs nur noch ein Mittel sahen, um weiter zu kommen. Anstatt Meiggs zu bezahlen, ertheilte die Regierung ihm die Konzession, für sich selber Papiergeld zu machen. Das geschah millionenweise. Um den angezweifelten Werth dieses Geldes zu stützen, musste die feierliche Garantie der Peruanischen Regierung für dasselbe erwirkt werden. Auch dieses gelang. Dann verkrachte aber Regierung und Unternehmen. Später kam der Krieg mit Chile und schliesslich ist der Glanzpunkt der unfertigen Orojabahn, der Verugasviadukt, im März 1889 durch Erdrutsch oder Erdbeben vernichtet worden.

Jetzt ist an jener Küste eine neue Bahn in der Ausführung. Es ist die Linie von Autofogasta nach den in Bolivia belegenen Gold- und Silberminen von Huanchaca. Die Bahn wird nicht, wie die von Oroja, gebaut, um einen sagenhaften Schatz zu heben, sie soll vielmehr die werthvollen, im Vollbetriebe sich befindenden Minen von Huanchaca besser zugänglich machen. Die Minen liegen in einer Höhe von 4 100 m über dem Meere, 684 km vom Hafenorte Autofogasta entfernt. Sie gehören einer sehr leistungsfähigen — natürlich vorwiegend Englischen — Gesellschaft. Jetzt werden die Silber- und Goldschätze auf Maulthieren nach der Küste gebracht, aber nicht mehr lange, denn die Bahn nach Huanchaca wird bald fertig sein. Ihr vornehmstes Bauwerk, der Viadukt über die Schlucht von Loa, ist bereits fertig und dieser Bau überflügelt noch in seinen Abmessungen und seiner Gesammtanordnung den von den Elementen theilweise vernichteten Viadukt der Orojabahn.

Die Bahn führt nach der Salpeterküste, nach jener traurigen Hafenstadt, die kein frisches Trinkwasser kennt, in der, wie man drüben sagt, der Preis vom Champagner und der vom Trinkwasser nicht von einander abweicht. Auch in dieser Beziehung wird der Bahnbau Wandel schaffen. Der Bau einer Wasserleitung ist mit ihm verbunden.

Der Loaviadukt liegt an den oberen Anden in einer Höhe von 3 000 m. Hier ist das Gebirge einerseits der Einwirkung vulkanischer Erhebungen, andererseits den Gletscherbildungen ausgesetzt gewesen. Ueberall sind die Hänge steil und glatt. Die Herbeischaffung aller Baumaterialien hat aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht. Nicht ein Stück konnte direkt in die Schlucht gebracht werden, weil vom Meere aus kein Weg, kein Saumpfad in dieselbe führt. Die Eisentheile für den Brückenbau kamen sämmtlich auf dem dem Meere zunächst liegenden hohen Ufer, auf dem bis dahin nothdürftig hergestellten Bahnkörper, an. Die Stücke für den Pfeilerbau mussten aus schwindelnder Höhe in das Thal hinabgelassen werden. 101 m hoch über der Sohle liegen die Schienen des 244 m langen Viaduktes.

Die Bahn hat, wie die Bosnabahn, nur 75 mm Spurweite. Die rollende Last für 1 laufendes Meter Brückenbahn ist zu 4,5 t berechnet. Die Fahrbahn hat 3,90 m Breite. Die Gesammt-Brückenlänge vertheilt sich auf 8 Oeffnungen, das Gewicht des Eisenwerkes wird zu 1 115 t angegeben.

Die schwierigste Aufgabe für die Feststellung des Entwurfes lag darin, den Viadukt gegen die heftigen Stürme des Gebirges widerstandsfähig genug zu machen. Von Erfahrungswerthen an dieser Stelle konnte natürlich nicht die Rede sein. Deshalb hat man vorsichtigerweise einen Winddruck von 275 kg in Rechnung gezogen, das ist ungefähr derselbe, der bei der Forthbrücke angenommen worden ist.

Der Viadukt hat bei allen Terrainschwierigkeiten doch ohne Nothbrücke gebaut werden können. Um Material von einem Ufer zum andern und in die Schlucht selbst zu schaffen, ist ein kräftiges Stahlseil ohne Ende, wie Fowler es bei seinen Dampfpflügen verwendet, quer über das Thal ausgespannt, also eine Seilbahn, geeignet zum Tragen aussergewöhnlich hoher Lasten, hergestellt worden. Um einen Bautheil für das untere

Ende eines der Gitterpfeiler an seine Stelle zu schaffen, wurde derselbe zunächst genau in die Achse des betreffenden Pfeilers gezogen und dann mittelst eines Flaschenzuges langsam in die Schlucht hinabgesenkt. Das Zugseil hat selbst eine Lokomotive von einer Berglehne zur andern befördert, um während der Bauzeit des Viaduktes auch die dahinter liegende Strecke betriebsfähig machen zu können.

Die Pfeiler wurden stockweise hochgeführt. Jeder Stock bildet ein abgeschlossenes Gitterwerk für sich und lieferte in seiner Decke immer den Fussboden für den Aufbau des nächsten. Nach geschehenem Aufbau der Pfeiler wurden die Brückenjoche von dem einen Ufer aus, wo sie aus den von England fertig bezogenen Eisentheilen zusammengenietet waren, vorgeschoben, wobei ein Krahn mit 15 m langem Ausleger und 12 t Tragfähigkeit gute Dienste leistete. Der Krahn wurde von Hand bedient, fand zuerst seine Stütze auf dem Landpfeiler, dann auf dem vorgetriebenen Brückenjoche und reichte aus, um die 24 m langen Gitterträger an ihre Verwendungsstelle zu bringen.

Die Bauzeit für den Viadukt hat nur 8 Monate betragen, was um so beachtenswerther, als nur ungeschulte Kräfte bei der Aufstellung Verwendung finden konnten. Die Unternehmer hatten nur Matrosen auf der Baustelle, Leute, die zwar nach ihrem Gewerbe in schwindelnder Höhe zu arbeiten verstehen, bei denen aber ein Verständniss für Eisenarbeiten nicht erwartet werden darf. Wenn das Unternehmen in so kurzer Zeit zum Abschluss gebracht ist, so ist das ein ehrenvolles Zeugniss für alle Betheiligten vom Fabrikanten und ersten Ingenieur ab bis zum letzten Arbeiter. Möge dem Bauwerk ein längeres Dasein beschieden sein, als seinem Vorbilde, dem Viadukt über die Verugasschlucht des Rimacflusses im alten Inkalande! K.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 2,096 km lange Strecke Wangen-Württembergisch-Bayerische Landesgrenze der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und die 26,00 km lange Strecke Sarnau-Frankenberg der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, von denen die erstgenannte am 15. Juli und die letztere am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2385 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Blatt 12 der Sammlung von Zeichnungen der Vereins-Lenkachsen (abgesandt vom 14.—17. d. Mts.).

Nr. 2400 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Verwaltungen der Belgischen Staatsbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2412 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2417 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum II. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen „arithmetischen Verzeichnisse der Fahrscheine usw." (abgesandt am 16. und 17. d. Mts.).

Nr. 2418 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum II. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen „alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse" (abgesandt am 17. und 18. d. Mts.).

Nr. 2428 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, sowie die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2433 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Wirkungskreis der Betriebsdirektion Budapest der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2439 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Einführung des Kreuzer-Zonentarifes bei den Privatbahnen. In Ausführung der Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Mai d. J. hat das Handelsministerium an jene Privatbahnen, welche konzessionsmässig verpflichtet sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, die Aufforderung gerichtet, über den Zeitpunkt, mit welchem bezüglich ihrer Linien die Einführung des Kreuzer-Zonentarifes in Aussicht genommen werden kann, bis 15. Juli d. J. motivirte Anträge zu erstatten. Gleichzeitig erging an jene Privatbahnen, bei welchen die vorerwähnte Verpflichtung nicht besteht, die Einladung, die Frage der Herabsetzung ihrer Personentarife auf das Ausmaass des Kreuzer-Zonentarifes in Erwägung zu ziehen und darüber gleichfalls bis zum obigen Termine zu berichten. Den zur ersteren Gruppe gehörigen Verwaltungen der Aussig-Teplitzer und der Buschtêhrader Bahn, deren Ausrüstung auch für die zu gewärtigende Frequenzsteigerung ausreichend erscheint, wurde mit Rücksicht darauf, dass der Reinertrag aus dem Personenverkehr 15 % des Anlagekapitals übersteigen wird, und somit nach dem allgemeinen Konzessionsgesetze eine Tarifermässigung eintreten kann, sofort der 1. Oktober d. J. als Einführungstermin des neuen Personentarifes bezeichnet.

Die folgende Zusammenstellung ergibt die Differenz der neuen Personentarife bei den Staatsbahnen gegenüber den wichtigsten Privatbahnen bei einer Entfernung von 225 km.

	Personenzug			Schnellzug		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Staatsbahnen	7,50	5,—	2,50	11.25	7,50	3,75
Buschtêhrader Bahn	11,02	8,27	5,51	13 21	9,92	6,61
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	9.20	6,90	4.60	11,50	9,20	5,80
Nordwestbahn	11,02	8,27	5,51	13,21	9,92	6,61
Staatseisenbahn-Gesellschaft	10,91	8,18	5,44	13 05	9,81	6,52
Südbahn	12,46	9 36	6 24	14,84	11,08	7,48
Ungarische Staatsbahnen	7,—	5,30	3,50	8,40	6,50	4,20

Versendung transportabler Wächtersignale.

Die K. K. Generalinspektion hat im vorigen Jahre die abgesonderte Unterbringung von Wächtersubstituten für den Fall des Auftretens von Infektionskrankheiten in den Wächterfamilien angeordnet. Die Böhmische Westbahn hat nun zwei transportable Wächterhütten angeschafft, damit je eine derselben, sobald in der Familie eines Bahn- oder Weichenwärters Infektionskrankheiten auftreten, für den den Dienst übernehmenden Substituten an Ort und Stelle geschafft und so angebracht werde, dass dieser die Glockensignale deutlich wahrnehmen kann.

Probeweise Auflassung von Glockensignalen in einer Blockstation.

Die durchlaufenden Liniensignale 1 und 2, welche den Zweck haben, das Stations- und Streckenpersonal vom Abgange eines Zuges zu verständigen, werden in der Blockstrecke Wien-Purkersdorf probeweise aufgelassen und dann wird diese Verständigung durch das Vorläuten der Blockwärter mittelst der in die Blockleitung eingeschalteten Wecker erfolgen. Diese Maassregel war deshalb nöthig, weil die nun aufgelassenen Signale bei dichtem Verkehre fast ununterbrochen ertönen und von andern Signalen seitens des Personals nicht mehr auseinandergehalten werden und eine Signaltaubheit erzeugen können, welche die Sicherheit des Verkehrs gefährdet, was besonders durch die atmosphärischen Einflüsse im Sommer der Fall sein kann.

Ungarische Eisenbahnvorlagen.

Ausser den unter dieser Ueberschrift in Nr. 42 S. 430 d. Ztg. bezeichneten 5 Vorlagen, über welche wir theilweise noch nachträglich zu berichten haben, wurden vor der Ver-

tagung des Reichstages noch folgende Eisenbahnvorlagen von beiden Häusern genehmigt: a) die Konzessionirung der Linie Holics-Landesgrenze bei Göding, b) der Lokalbahn Sümegh-Tapolcza, c) die Regelung der Besitzverhältnisse der Lokalbahn Puszta-Földvár-Békés. Ueber ein Bedenken, betreffend die zu grosse Betheiligung des Staates an den Lokalbahnen, äusserte sich der Minister wie folgt: Der Staat leistete bisher an 13 Vizinalbahnen Beiträge in der Höhe von 2 354 550 fl. Das investirte Baukapital dieser Bahnen aber beträgt 24 972 000 fl., so dass die staatlichen Beiträge kaum 10% ausmachen.

Sequestration der Arad-Temesvarer Bahn.

Der Handelsminister Baross hat die Eingabe des Direktionsrathes der Arad-Temesvarer Bahn in Angelegenheit der Sequestration dieser Bahn bereits beantwortet, und zwar in entschieden ablehnendem Sinne. Gegenüber den Einwendungen der Verwaltung erklärt der Minister, dass er die Arad-Temesvarer Bahn am 1. Juli d. J. auf Grund des Sequestrationsgesetzes thatsächlich sequestriren werde und dass jede weitere Vorstellung der Verwaltung daher vergeblich wäre. Als Motiv führt die Zuschrift des Ministers u. a. an, dass die Bahn während einer Reihe von Jahren nicht in der Lage war, ohne Staatshilfe für die Zinsen ihrer Titres aufzukommen, daher unbedingt dem Sequestrationsgesetze zu subsumiren sei, welches auch zur Anwendung gelangen werde.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Bürgermeister Giacinto Donati in Mezzolombardo und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station San-Michele der Südbahngesellschaft nach Mezzolombardo auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Die Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf den Oesterreichischen Eisenbahnen einschl. der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem Oesterreichischen Staatsgebiete betrug zu Ende des zweiten Semesters 1889 im ganzen 3 518 Lokomotiven, 2 862 Tender, 256 Schneepflüge, 7 269 Personen- und 81 633 Lastwagen. Entliehen waren am Ende des Jahres 1889 1 335 gedeckte und 395 offene Lastwagen, 2 257 Kohlenwagen, 190 Plateau- und 11 Schotterwagen, theils von der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, theils von fremden Leihgesellschaften bezw. Eisenbahnunternehmungen. Zu Ende des Jahres 1889 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung: 67 Lokomotiven (darunter 4 Zahnrad- und 4 Tenderlokomotiven), 36 Tender, 2 Personenwagen I. Klasse, 34 Personenwagen I. und II. Klasse, 35 Personenwagen II. Klasse, 1 Personenwagen II. und III. Klasse, 102 Personenwagen III. Klasse, 5 Personenwagen mit Gepäckkupee, 57 Gepäckwagen, 8 Post- und Kondukteurwagen, 2 Equipagen-(Plateau-) Wagen, 980 gedeckte Lastwagen, 135 offene Lastwagen, 111 Langholzwagen, 81 Bretterwagen, 30 Erzwagen und 1 681 Kohlenwagen.

Eine Enquete über den Mangel an Kohlenwagen im Herbste

fand unter Theilnahme von Vertretern der Bahndelegirten und der betreffenden Parteienvertreter statt.

Der erste Redner, Direktionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen Hofrath Liharzik, erblickt die Ursache der regelmässig in den Herbstmonaten sich einstellenden sprunghaften Verkehrssteigerung hauptsächlich in dem Umstande, dass zur gleichen Zeit, in welcher der Hausbedarf an Heizmaterial für den Winter gedeckt wird, auch die Zuckerindustrie zu arbeiten beginnt. Während der verhältnissmässig kurzen Campagne müssen nebst dem Hausbedarfe an Kohlen massenhafte Quantitäten von Brennmaterial, Kalkstein, Rüben und Rübenschnitten für die Zuckerfabriken durch die Eisenbahnen verfrachtet werden, welche Quantitäten, wenn sie sich auf einen längeren Zeitraum vertheilen liessen, ohne irgend welche Störung bewältigt werden könnten. In betreff der Rüben und Rübenschnitte sei allerdings jede Verlegung der Verfrachtungszeit ausgeschlossen. Was hingegen den Artikel Kalkstein anbelangt, so wurde bereits versucht, durch Tarifermässigungen die Interessenten zu veranlassen, ihren diesbezüglichen Bedarf während der Sommermonate zu decken. Allein viel wichtiger wäre die Erzielung einer gleichmässigen Vertheilung des Kohlenverkehrs auf eine längere Verfrachtungsperiode. Dies wäre nur dadurch möglich, wenn die Kohlenkonsumenten, insbesondere die Industrie, zur Deckung des Herbstbedarfes schon in den Sommermonaten für eine entsprechende Bevorrathung mit Kohlen Vorsorge treffen würden. Man müsse jedoch hierbei berücksichtigen, dass solches für den Bezugsinteressenten mit Opfern verbunden sei, indem eine längere Lagerung von Kohlen ausser dem Qualitäts- und Zinsenverluste mit vielfachen anderen Kosten verbunden ist. Um hierfür den Konsumenten eine Kompensation zu bieten, hält der Redner für angemessen, dass für den Kohlenbezug während der Sommermonate sowohl seitens der Produzenten als seitens der Bahnanstalten gewisse Begünstigungen gewährt werden. Das Interesse der Verfrachter sei in diesem Falle mit jenem der Produzenten identisch. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wäre nicht abgeneigt, für derlei Sommertransporte einen besonderen erniedrigten Sommertarif zu erstellen. Da es jedoch wünschenswerth wäre, zur Gesundung der misslichen Zustände im Einverständnisse mit allen betheiligten Faktoren vorzugeben, stellte der Redner das Ansuchen, die Versammlung möge über die Beantwortung folgender 9 Fragen schlüssig werden, und zwar: 1. Wird eine derartige (von der Generaldirektion angeregte) Aktion für zweckmässig erachtet und verspricht man sich von derselben einen Erfolg? 2. Wären die Kohlenproduzenten geneigt, sich an einer solchen Aktion zu betheiligen und in welcher Weise? 3. Welche Kautelen wären zur Erreichung des angestrebten Zieles festzustellen? 4. Welche Periode des Jahres wäre diesbezüglich in Relation zu bringen? 5. Soll die von den Bahnen im Rückvergütungswege einzuräumende Begünstigung blos den Konsumenten oder auch den Zwischenhändlern zu gute kommen, bezw. auf welche Industrien sollte das Zugeständniss eingeschränkt werden? 6. Soll die Begünstigung für die ganze begünstigte Periode gleich sein oder skalamässig gegen Ende der Periode sinken? 7. Wie gross hätte unter Berücksichtigung der hierbei in Betracht zu ziehenden Momente (Entwerthung der Kohle, Zinsenverlust, Lagerungskosten, Assekuranz, erhöhte Manipulationskosten) der Nachlass zu sein? 8. Soll derselbe in einem fixen Betrage oder prozentuell festgesetzt werden? 9. Soll die Maassregel für den Fall, dass sich derselben die Privatbahnen nicht anschliessen würden, auf den Linien der K. K. Staatsbahnen im Lokalverkehre durchgeführt werden? — Ueber den Gegenstand im allgemeinen sowie über diese einzelnen Fragen entspann sich eine lebhafte Debatte.

Nachdem die Vertreter der Privatbahnen die Erklärung abgegeben hatten, dass sie nicht ermächtigt seien, irgend eine Tarifermässigung in Aussicht zu stellen, wiesen die Vertreter der Konsumenten darauf hin, dass billigere Sommerpreise ohnehin existiren, dass sie jedoch nicht anstehen, die Frage der Betheiligung an der von den Staatsbahnen eingeleiteten Aktion reiflich in Erwägung zu ziehen. Sodann wurde in Beantwortung der einzelnen vom Hofrathe Liharzik gestellten Fragen zunächst einhellig die Zweckmässigkeit der von den Staatsbahnen angeregten Idee anerkannt, als Mittel zur Vornahme einer Parallelaktion seitens der Kohlenproduzenten die Fixirung eines festen Unterschiedes zwischen den Sommer- und Herbstpreisen empfohlen und rücksichtlich der die Erreichung des Zweckes zu sichernden Kautelen bestimmt, dass die Sendungen in der Periode Juni, Juli, August nur dann zu bonifiziren wären, wenn das während der genannten Monate von einem Etablissement bezogene Quantum dem in den nachfolgenden Monaten September, Oktober, November, Dezember von demselben Etablissement bewerkstelligten Kohlenbezuge gleichkommt. Diese Begünstigung wäre allen Industrieunternehmungen demnach mit Ausschluss der Zwischenhändler (wogegen sich allerdings die Vertreter der interessirten Kreise aussprachen) zu gewähren. Bezüglich der Höhe derselben wurde vom Hofrathe Liharzik mitgetheilt, dass die Generaldirektion sich die endgültige Festsetzung des Tarifnachlasses allerdings vorbehält, dass jedoch die zu gewährende Tarifbegünstigung nach seiner Meinung 10, vielleicht 15 % des Normal-Tarifsatzes, und zwar bis zur Maximalhöhe von 2 fl. für den Wagen (von Seite der Interessenten wurde der Maximalbetrag von 3 fl. befürwortet) ausmachen dürfte. Endlich wurde dem Wunsche Ausdruck verliehen, es möge der geplante Sommertarif, falls die Privatbahnen sich in dieser Angelegenheit ablehnend verhalten würden, bezw. blos auf den K. K. Staatsbahnen zur Einführung gelangen.

Landesausstellung in Böhmen.

Die Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren beschloss, den Eisenbahnverwaltungen in betreff dieser Ausstellung für jene Gegenstände, deren Rücktransport durch die Natur des Gutes gegeben erscheint, die Bewilligung des Ausstellungstarifes (d. i. bei voller Zahlung der Fracht für den Hintransport den gebührenfreien Rücktransport) und für jene Ausstellungsgegenstände, welche dem schnellen Verderben unterliegen, deren Rücktransport daher ausgeschlossen ist (alle Produkte der Molkerei, lebende Pflanzen, Obst u. dergl.) die Gewährung einer 5 % Ermässigung für den Hintransport zu empfehlen.

Transport von Russischem Kunstöl.

Infolge entsprechender Tarifmaassnahmen, welche zwischen der Carl Ludwigbahn, den Russischen Südwestbahnen und der Schwarze Meer-Gesellschaft vereinbart wurden, ist es gelungen, das Russische Kunstöl, welches zwei Oesterreichische Petro-

leumraffinerien bisher auf dem Umwege über Zarizyn-Warschau-Granica bezogen haben, auf die Russisch-Galizische Route Odessa-Podwoloczyska zu bringen. Das Transportquantum, welches den beiden Raffinerien zuzuführen ist, stellt sich für die nächste Campagne auf ungefähr 700 Wagen.

Enteignung von Grundstücken, welche bereits Eisenbahnzwecken dienen (Rechtsfall).

Ueber die Beschwerde einer Eisenbahngesellschaft, welcher eine ihrer für einen Schneedamm verwendeten Parzellen zum Bau einer anschliessenden Lokalbahn enteignet wurde, hat der K. K. V.-G.-H. folgende Entscheidung getroffen: 1. Einwendungen gegen die Zulässigkeit der Anordnung einer nachträglichen Enteignungsverhandlung zu Eisenbahnzwecken, welche erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren geltend gemacht werden, sind zur Berücksichtigung nicht geeignet. 2. Die Enteignung von Grundstücken, welche bereits öffentlichen Interessen dienen, ist nicht ausgeschlossen. 3. Darüber, ob die allgemeine Wohlfahrt mehr gefördert werde durch die Zwecke, welchen das Grundstück bisher gedient hat, oder durch jene Zwecke, für welche es neuerdings in Anspruch genommen wird, entscheidet die Verwaltungsbehörde nach freiem Ermessen. — In der Begründung wird ausgeführt, dass die beschwerte Inkorrektheit bei der ersten Expropriationsverhandlung bei der nachträglichen sanirt werden kann; eine diesfällige Unterlassung gereicht der dabei nicht erschienenen Partei allein zum Schaden. Die neuerliche Enteignung von bereits früher enteigneten Grundstücken ist durch kein Gesetz verboten, vielmehr geht aus § 10 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes hervor, dass die Gesetzgebung die Möglichkeit und Zulässigkeit auch einer derartigen Expropriation vorgesehen hat, da auch öffentliche Wege enteignet werden dürfen.

Beförderung von Getreide in loser Schüttung.

Im Süddeutschen Verbande mit Oesterreich-Ungarn sind hierfür folgende Bedingungen vorgeschrieben: 1. Das in einem Wagen verladene Getreide darf nur einer Gattung angehören. 2. Die Beförderung erfolgt in gewöhnlichen bedeckten Wagen. 3. Die Verladung und die Sicherung des verladenen Gutes gegen Verstreuen ist Sache des Versenders. Die hierzu verwendeten Geräthschaften werden nach Maassgabe der allgemeinen Tarifvorschriften frachtfrei an den Versender zurückbefördert. 4. Die unverpackte Aufgabe ist von dem Versender nach Vorschrift des § 47 des für den Süddeutschen Verbandsverkehr mit Oesterreich-Ungarn gültigen Betriebsreglements besonders zu erklären. 5. Bei bahnseitiger Entladung auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist wird neben den Kosten für etwa erfolgte Beschaffung oder Anmiethung von Säcken eine besondere aus dem Lokalgütertarif der Empfangsbahn zu ersehende Gebühr erhoben.

Generalversammlung der Lokalbahn Nyiregyhaza-Mateszalka am 23. Mai d. J.

Dem Direktionsberichte für 1889 zufolge betrugen die Einnahmen 130 340 fl., die Ausgaben 67 335 fl. Es verbleibt demnach ein Betriebsüberschuss von 63 005 fl. Die im Juli 1889 vorgenommenen Investitionen nahmen einen Betrag von 3 201 fl. in Anspruch. Bezüglich des Reingewinnes beantragt die Direktion zur Verzinsung und Amortisation von Anlehen 15 457 fl., zur Einlösung von 12 Prioritätsaktien 1 200 fl., zur Bezahlung einer 4½ % Dividende an die Prioritätsaktien 43 155 fl., für Investitionen 3 201 fl. zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Genehmigung dieses Antrages wurde der Werth der Präsenzmarken der Direktion mit 2 400 fl. festgestellt.

Generalversammlung der Lokalbahn Debreczin-Abonyohat-Polgar am 9. Juni d. J.

Laut Direktionsbericht für 1889 geht der Bau dieser Lokalbahn rasch vorwärts. Auf der Strecke arbeiten etwa 2 500 Arbeiter und es ist zu hoffen, dass diese Bahn noch im laufenden Jahre dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.

Generalversammlung der Lokalbahn Debreczin-Nanas am 9. Juni d. J.

Laut Direktionsbericht für 1889 beziffert sich die Einnahme auf 70 159 fl., die Ausgabe auf 41 163 fl. Es wird eine Dividende von 2,50 fl. für die Aktie ausgezahlt.

Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn am 9. Juni d. J.

Dem Jahresberichte für 1889 ist zu entnehmen, dass die Betriebseinnahmen sich auf 590 696 fl. (gegen 595 932 fl. im Jahre 1888), die Betriebsausgaben auf 296 100 (325 995) fl. stellten. Nach Abzug der für Investitionen verausgabten Summe von 7 771 fl. verbleibt ein Ueberschuss von 286 823 fl., um 28 571 fl. mehr als im Vorjahre. Die Ungarische Staatsgarantie wird mit 63 241 fl. in Anspruch genommen. Ueberdies waren zur Verzinsung und Amortisation des Investitionsanlehens 20 086 fl. in Gold aus der Staatsgarantie zu decken. Das gesammte ursprüngliche Anlagekapital von 6 913 200 fl. hat sich im Jahre 1889 mit 4,15 % gegen 3,74 % im Vorjahre verzinst.

Generalversammlung der Lokalbahn Gr.-Kikinda-Gr.-Becskerek am 11. Juni d. J.

Aus der Bilanz für 1889 geht hervor, dass ein Reingewinn von 69 519 fl. zur Verfügung steht, wovon 64 548 fl. zur Einlösung der Kupons der im Umlaufe befindlichen 10 758 Stück Prioritätsaktien verwendet und der Rest auf neue Rechnung übertragen wird.

Generalversammlung der Erzherzog Albrechtbahn am 13. Juni d. J.

In Betreff der Höhe des Einlösungsbetrages für den am 1. Juli 1890 fälligen Aktienkupon beantragte der Verwaltungsrath, die Generalversammlung wolle beschliessen: „Der Einlösungsbetrag für die Aktienkupons zum 1. Januar und 1. Juli 1890 wird zusammen auf 2 fl. Silber festgesetzt, und wird daher der Verwaltungsrath, mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1890 fällig gewesenen Aktienkupons ermächtigt, den am 1. Juli 1890 fällig werdenden Kupon mit 1 fl. Silber einzulösen.“ Der Antrag wurde einhellig angenommen, ebenso der folgende, die Entlohnung des Verwaltungsrathes betreffende Antrag, dahin lautend: „Es wird dem Verwaltungsrathe als Ersatz für den ihm nach den Statuten gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1890 ein Betrag von 6 000 fl. bewilligt, über dessen Vertheilung unter den einzelnen Mitgliedern der Verwaltungsrath selbst entscheidet.“

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Kriegsminister hat in den Delegationen das militärische Erforderniss für weitere Ausrüstungen und die Erhöhung des Präsenzstandes so hoch beziffert, dass sich eine starke Verstimmung der Spekulation bemächtigte; dazu kamen die Aeusserungen des Ministers des Auswärtigen über den nicht besonders günstigen Stand der handelspolitischen Lage bezüglich der mit unseren Nachbarstaaten im Jahre 1891 abzuschliessenden Handelsverträge und die Erntebefürchtungen infolge der anhaltend schlechten Witterung. Die rückgängige Kursbewegung war daher vorwiegend; es notirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2757, Nordwestbahn 210, Elbethalbahn 229,52, Staatsbahn 229,50 und Südbahn 138,60; Galizische Carl Ludwigbahn (198) war infolge der vorangedeuteten Transporte etwas besser. Prioritäten waren wegen der Amerikanischen Silberbill gefragt.

Aus Russland.

Gesetz, betreffend Bestätigungsrecht der Regierung zu Kreditbewilligungen subventionirter Eisenbahnen.

Ein am 13. d. Mts. veröffentlichtes Russisches Gesetz bestimmt, dass Kreditbewilligungen, die durch die Generalversammlungen solcher Eisenbahngesellschaften, welche der Krone Geldsummen schulden, beschlossen werden, der Bestätigung der Regierung unterliegen; auch ist die Regierung befugt, eventuelle Maassnahmen zur Tilgung der Privatschulden solcher Gesellschaften zu ergreifen.

Südostbahn: Betriebsfusion.

Die Eisenbahnlinien Kursk-Charkow-Asow, Kozlow-Woronesh und Orel-Griasi sollen in kürzester Frist unter der gemeinsamen Firma Russische Südostbahnen zu einem einheitlich verwalteten System zusammengelegt werden.

Südwestbahnen.

Aus Kiew, 3./15. d. Mts., wird der „Fr. Ztg.“ geschrieben: „Nachdem das Verlangen des Kriegsministers, die Südwestbahn thunlichst bald zu verstaatlichen, die Zustimmung des Ministerkomitees gefunden hat, wird gegenwärtig im Finanzministerium die Frage studirt, in welcher Weise die Verstaatlichung am vortheilhaftesten gemacht werden könne. Für den Staat hätte dieser Schritt sowohl in strategischer wie in wirthschaftlicher Beziehung sehr grosse Vortheile. Im Süden ist die Charkow-Nikolajew- und die Jekaterin-Eisenbahn bereits Eigenthum des Staats; im Nordwesten die Polessebahnen, zwei Netze, welche das der Südwestbahn zwischen sich haben, durch Verstaatlichung der letzteren also vereinigt werden würden. Dann hätte die Regierung ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz von 4500 Werst Gesammtlänge in der Hand, welches an zwei Punkten das Schwarze Meer erreicht, an sechs Punkten Anschluss an die Oesterreichisch-Deutsche Ostgrenze hat und den ganzen Landstrich unterhalb der Linien von Nikolajew nach Grajewo durchquert. Was die Bedingungen der Verstaatlichung betrifft, so ist bekanntlich durch die Konzession dieser Bahn seiner Zeit der Regierung die Befugniss gegeben worden, das ganze Netz zu er-

werben gegen den Durchschnittsertrag der 5 besten unter den letzten 7 Jahren, jedenfalls aber für $5^1/_8$ % auf den Nominalbetrag des Aktienkapitals und Uebernahme des Anleihedienstes. Diese Befugniss kann vom 9. Juni 1893 an zu jeder Zeit geltend gemacht werden. Es erscheint aber kaum zweifelhaft, dass, wenn die Regierung schon vorher die Verstaatlichung durchführen will, sie zu einer Verständigung mit den Aktionären leicht gelangen kann, denn das in Aktien an dem grossen Unternehmen engagirte Privatkapital würde dem Verlangen der Regierung wirksamen Widerstand entgegenzusetzen nicht imstande sein. Das Gesammtkapital, welches bis 1. Januar 1889 für die Gesellschaft aufgebracht war, betrug damals, auf Kreditvaluta umgesetzt, nicht weniger als 294 Millionen Rubel; davon entfallen 244 Millionen auf Anleihen und nur 50 Millionen, also etwa der 6. Theil, auf Aktien, und von diesen 50 Millionen befindet sich wieder nur ein Theil in den Händen des Privatkapitals. Die Regierung hat nämlich bei der 1878 erfolgten Gründung der Gesellschaft für 28,5 Millionen Rubel Aktien behalten, so dass nur 21,5 Millionen Rubel Aktien in den Verkehr übergingen. Ausserdem gehört eine gewisse Zahl der letzteren der bei den Südwestbahnen bestehenden Pensionskasse, die bei der Verstaatlichung der Bahn von der Regierung selbstverständlich mit übernommen würde. Alles in allem würde es sich somit bei dieser Verstaatlichung nur um Beseitigung von etwa 20 Millionen Rubel handeln."

Warschau-Wien.

Der Abschluss für 1889 zeigt ein ausnehmend günstiges Resultat. Es betrugen:

	1889 R.	1888 R.
die Bruttoeinnahmen	9 393 363	9 563 765
die Ausgaben	4 838 188	4 926 022
Nettoüberschuss	4 555 175	4 637 743
Davon sind zu decken:		
die jährliche Rente des Staates	250 000	250 000
Dienst der Obligationen	1 879 666	2 165 577
$^1/_2$ % Aktienamortisation	62 500	62 500
Tilgung des Kapitals der Nebenbahnen	30 345	26 508
Direktionstantieme $1^1/_3$ %	26 102	35 163
und verbleiben zur Disposition der Aktionäre	2 306 561	2 097 993

Vom 1889er Gewinn sollen, wie bekannt, 9 R. für die Aktie als Dividende vertheilt werden mit 1 125 000 R. Alsdann verbleiben noch 1 181 561 R. und nach Hinzurechnung des unvertheilten Restes des Nettogewinnes von 1888 von 510 129 R. stehen insgesammt zur Verfügung der Aktionäre 1 691 690 R. Es wird beabsichtigt, den grössten Theil dieses Betrages zu einer aussergewöhnlichen Verloosung von Aktien in Höhe von 1 550 000 R. zu verwenden. Wie ausserordentlich günstig die Erträgnisse der Warschau-Wiener Eisenbahn in 1888 namentlich durch die Ersparnisse am Rubelkurs beim Dienst der Obligationen gewesen sind, geht daraus hervor, dass der erzielte Nettogewinn ausgereicht haben würde, um auf die Aktien eine Dividende von über 18 R. zu vertheilen. — Für 1890 und die Zukunft kommt in Betracht einmal der weitere Rückgang des Goldverlustes und die Ersparniss an der Obligationsamortisation, andererseits allerdings auch die Theilung des Gewinnes mit der Regierung. Der Finanzminister soll auch die Versicherung gegeben haben, dass künftighin die Tarife dieser Bahn unberührt bleiben, und dass die Kohlentransporte für die garantirten Bahnen über die Warschau-Wiener Bahn geleitet werden sollen.

Warschau-Bromberg.

Nach den Rechnungen für 1889 betragen die Bruttoeinnahmen 1 060 769 R., die Ausgaben 716 531 R. und der Nettoüberschuss 344 239 R. Davon sind laut § 40 der Statuten zu decken: $4^1/_2$ % vom Aktienkapital zur Verzinsung und Amortisation der Aktien mit 279 045 R. und 3 % vom Reingewinn für das Reservekapital 10 327 R., sonach verbleiben 54 866 R., welche an den Staat zur Tilgung der Schuld bezahlt worden sind. Die Warschau-Wiener Bahn soll bekanntlich das in Obligationen umzuwandelnde Aktienkapital nur mit 4 % verzinsen und mit etwa 35 000 R. jährlich amortisiren. Das Geschäft, welches die Warschau-Wiener Bahn macht, indem sie die Warschau-Bromberger Bahn übernimmt, ist somit als ein günstiges anzusehen.

Grosse Russische Eisenbahngesellschaft.

Die am 14./26. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung hat beschlossen, von den Reineinnahmen der Warschauer und Nishnij-Eisenbahn für 1889 auf das Reservekapital 16 874 R. abzuschreiben und den Aktionären eine Dividende von 2,32 R. zu zahlen, wovon 1,15 R. auf den Kupon vom 1. Juli 1890 und 1,10 R. auf den vom 2. Januar 1891 entfallen, unter der Bedingung, dass diese Vertheilung, falls auf Grund einer definitiven Forderung der Regierung der Betrag des Postens „alte Schienen" verringert würde, in dementsprechender Weise bemessen werde. Die Generalversammlung hat ferner die Vermehrung des Obligationskapitals durch Ausgabe von 18 Millionen garantirter Obligationen beschlossen. Diese Anleihe wird für die Linien Petersburg-Warschau und Moskau-Nishnij-Nowgorod aufgenommen.

Königlich Serbische Staatsbahnen.

Belgrad, im Juni 1890.

Im September 1884 wurden die Königlich Serbischen Staatsbahnen, und zwar speziell die 244 km lange Strecke Belgrad-Nisch dem Verkehre übergeben. Heute sind im ganzen 537 km im Betriebe, wovon auf die Hauptlinie Belgrad-Nisch-Zaribrod (im Anschluss an die Bulgarischen Staatsbahnen) 341, auf die Linie Nisch-Ristowatz (im Anschluss an die Macedonische Bahnlinie) 122, auf die Zweiglinie Lapovo-Kragujewatz 29 und auf jene von Velika Plana-Semendria 45 km entfallen. Der Wagenpark bestand bei der Betriebseröffnung im Jahre 1884 aus 371, im Jahre 1886 aus 424 und mit der neu eröffneten Zweiglinie Velika Plana-Semendria aus 466 Güterwagen. Im Jahre 1887 vermehrte sich der Güter-Wagenpark noch um 160 Wagen (einschl. der mittlerweile einverleibten ehemaligen Militärbahn Lapovo-Kragujewatz aus 54 Wagen bestehend), so dass am Ende 1887 die Königlich Serbischen Staatsbahnen schon über 606 Güterwagen verfügten. Im Jahre 1889 wurden abermals 189 Güterwagen angeschafft und in Verkehr gesetzt, so dass gegenwärtig über 795 Güter- und 17 Gepäckwagen im Verkehr sind. Es wurde demgemäss der ursprüngliche Stand von 371 Güterwagen um 93,8 % vermehrt, und kommen somit bei einer Betriebslänge von 537 km auf 1 km 1,51 Wagen oder 3,02 Wagenachsen.

Die Vermehrung des Güter-Wagenparkes ging selbstverständlich mit der Steigerung des Verkehrs Hand in Hand. Im Jahre 1885 transitirten 2 067, im Jahre 1886 2 483, im Jahre 1887 2 960, im Jahre 1888 4 178 und im Jahre 1889 6 202 beladene Wagen. Der Verkehr ins Ausland hat somit innerhalb 5 Jahren um 30 % zugenommen. Serbien hat wenig Industrie. Horn- wie Borstenviehtransporte sind die dominirenden Exportartikel und ist die Ausfuhr an Hornvieh noch in steter Steigerung begriffen. Im Jahre 1889 kamen 1 913 Wagenladungen (1 Wagen zu 11 Stück Ochsen) zur Aufgabe, wovon die meisten nach den Budapester Wochenmärkten abgingen. Nachdem im Jahre 1888, abgesehen von der Kragujewatzer Linie, im ganzen 1 685 Wagen mit Ochsen zur Aufgabe gelangten, kamen im Jahre 1886 905, in 1887 1 548 und in 1889 1 813 derartige Wagenladungen zum Versand.

Somit haben sich seit 4 Jahren die Hornvieh-Transporte um mehr als das Doppelte vermehrt, zu welchem günstigen Ergebniss zumeist die reduzirten Tarife beitrugen. Was die Borstenviehtransporte anbelangt, so haben sich auch diese aus der gleichen Ursache im letzten Jahre gehoben, u. zw. von 944 Wagenladungen (zu 2 Etagen) in 1888 auf 1 301, somit um 357. Auch die meisten Borstenvieh-Transporte transitiren nach Ungarn, u. zw. nach Steinbruch. Seit 1886 verminderten sich dieselben bis zum Jahre 1889 um 62 %, und erst bei Zubilligung billigerer Preise stiegen sie wieder um 37,8 %, so dass dieselben nur um 16,6 % hinter dem bisher günstigsten Jahre (1886) zurück sind.

Ebenso wie sich der Transitverkehr verdoppelte, stieg der Import (einschl. Durchzugsverkehr). Im Jahre 1885 befanden sich 3 226 fremde Wagen auf den Serbischen Bahnlinien, 38 selbständigen Bahnverwaltungen zugehörend. Im Jahre 1886 stieg der fremde Wagenverkehr auf 5 837 Wagen, zumeist wohl infolge des Serbisch-Bulgarischen Krieges. Das Jahr 1887 konnte selbstverständlich, bei normalen Verhältnissen, nicht dieselbe Quote ausweisen, im darauf folgenden Jahre ergab sich aber ein Verkehr von 4 422 fremden Wagen auf den Serbischen Linien. Im Jahre 1889 befanden sich 6 735 fremde Wagen im Inlande, an welchen 53 Bahnverwaltungen partizipirten. Der fremde Wagenverkehr vermehrte sich somit in 1889 um 2 313 Wagen gegen das Jahr 1888, wozu selbstverständlich der Durchzugsverkehr nach Bulgarien, Ostrumelien wie Macedonien beitrug.

Die progressive Steigerung des Verkehrs im allgemeinen musste naturgemäss auch zu günstigen Bruttoeinnahmen führen. In der That haben die Königlich Serbischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 30. April 1890 1 535 817,77 Frcs. = 201,24 Frcs. für 1 km eingenommen, während die Bruttoeinnahmen in der gleichen Zeit im Vorjahre 933 568 Frcs. = 170,81 Francs für 1 km betrugen.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Nach den von der Generaldirektion der Eisenbahnen veröffentlichten Betriebsergebnissen sämmtlicher Eisenbahnen kann das Jahr 1889 als ein verhältnissmässig ganz zufriedenstellendes bezeichnet werden. Die Gesammtlänge aller im Betriebe befindlichen Bahnen betrug 8 255 km, während sich noch 4 790 km im Bau befanden. Die Fahrbetriebsmittel bestanden aus 580 Lokomotiven, 810 Personenwagen, 83 Schlafwagen, 286 Gepäckwagen und 14 162 Güterwagen; doch sind nach der Behauptung der Regierung die Klagen über den unzureichenden Stand der Fahrbetriebsmittel und über die Nachlässigkeit vieler Gesellschaftsbeamten auch jetzt noch nicht verstummt. Befördert wurden im Laufe des Jahres 9 681 233 Personen und 3 917 534 t Güter. Die nachfolgende Uebersicht veranschaulicht die Anlagekosten, das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen, das Reinerträgniss und die Verzinsung des Anlagekapitals der einzelnen Bahnen.

Bezeichnung der Bahn	Anlagekosten Ende 1889	Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen	Reinertrag	Fehlbetrag	Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals
	Piaster	%	Piaster		%
Buenos Ayres y Rosario	33 330 000	47,61	1 735 602	—	7,04
Primer Entreriano . .	153 840	94,98	552	—	0,35
Central Argentino . .	18 618 000	47,13	2 017 213	—	10,82
Gran Oeste Argentino .	16 984 800	152,24	—	468 983	—
Argentino del Este . .	4 989 615	99,52	1 304	—	0,25
Provincia de Buenos Ayres	27 474 283	59,03	1 993 928	—	7,26
Buenos Ayres al Pacifico	14 702 421	71,80	318 386	—	2,16
Andino	4 366 565	64,43	156 842	—	3,05
Central Entreriano . .	6 000 000	106,44	—	16 841	—
Norte de Buenos Ayres	2 991 488	49,34	369 472	—	12,35
Buenos Ayres y Ensenada	6 681 885	47,96	599 948	—	8,98
Südbahn	40 320 000	45 09	3 389 186	—	8,41
Oeste Santafecino . .	3 000 000	121,61	—	59 888	—
Santa Fé a las Colonias	9 839 088	76,00	186 691	—	1,90
Nordoeste Argentino .	4 273 920	102,00	—	—	—
Central Norte	26 990 342	67,34	773 303	—	2,86

Die Buenos Ayres und Rosariobahn bat für das Jahr 1889 an ihre Stamm-Antheilscheine einen Gewinn von 9 % vertheilt.

Der Verkauf der Provinzialbahnen von Buenos Ayres ist zustande gekommen; der Preis, welcher von der als Bewerberin auftretenden Englischen Gesellschaft geboten wurde, erschien der Provinzialregierung von Buenos Ayres ursprünglich zu niedrig, so dass sie beschloss, einen neuen Verkaufstermin auf den 14. August d. J. anzuberaumen. Neuerdings einigte man sich jedoch über den Verkaufspreis von 41 Millionen Piaster Gold = 8 200 000 £. Da die durch das Bahnnetz gewährleisteten Anleihen von den Jahren 1882 und 1885 nur 2 049 180 bezw. 1 984 126 £ betragen, so fliesst ein ziemlich bedeutender Betrag an Gold nach Argentinien, wodurch bereits ein merkbarer Rückgang des Aufgeldes auf Gold eingetreten ist.

Die über die Ostargentinische Eisenbahngesellschaft seitens der Nationalregierung verhängte zeitweilige Sperre der Zinsengewähr (vgl. Nr. 26 S. 276 d. Ztg.) ist wieder aufgehoben worden.

Die Französische Pachtgesellschaft des Provinzialbahnnetzes von Santa Fé hat seitens der Provinzialregierung von Santa Fé die Konzession für eine Bahn von Santa Fé nach Rosario, für eine solche von Golvez nach San Cristobal und für eine Verlängerung der Linie Santa Fé-Reconquista von 260 km bis zum 28. Breitengrade erhalten.

Von den längst geplanten Salta-Südwestbahnen sind drei Theilstrecken konzessionirt worden, und zwar eine Verbindung der Orte Cerrilos, Chicoana, Carril, la Puerta de Diaz, Vina und Guachipas, eine Linie nach Cafayatta, dem Hauptort des Bezirks Calchaqui, und eine Linie nach dem Bergwerksbezirk von Rosario de Lerma.

Urtheile des Reichsgerichts.

Angabe eines Transportweges in dem Frachtbriefe unter der in dem Frachtbriefe ausgesprochenen Voraussetzung der Anwendung eines für diesen Transportweg nicht zutreffenden Tarifes. § 50 Ziffer 3 und 4 des Vereins-Betriebsreglements.

Die Firma E. Kohn & Mittler zu Wien, welche zufolge Vertrages mit dem Königlich Rumänischen Kriegsministerium den Transport eiserner Geschosse von Essen an der Ruhr nach Rumänien übernommen hatte, übergab im September 1887 der Güterexpedition Essen (Filiale Krupp) 20 Wagenladungen zur Beförderung nach Turn-Severin. Die beigegebenen 20 Frachtbriefe, welche vom 12. bezw. 13., 14. und 15. September 1887 datirt und mit der Unterschrift per E. Kohn & Mittler Theod. Dussmann versehen waren, enthielten unter der Rubrik: „Etwaige Angabe des Transportweges“ den Vermerk: „ab Essen bis Halbstadt transito im Tarif nach den unteren Donauländern vom 1. Oktober 1886, ab Halbstadt bis Verciorova im Lokalverkehr, ab Verciorova bis Turn-Severin im Lokalverkehr“. Nachdem die Ladungen auf dem angegebenen Wege befördert waren, erhob der Eisenbahnfiskus die Fracht für die Strecke Essen-Halbstadt nicht nach dem ermässigten Tarifsatze vom 1. Oktober 1886, sondern nach dem Normaltarife im Betrage von 7 425,20 ℳ, weil durch einen Nachtragstarif vom 1. Juli 1887 der frühere Tarif insoweit abgeändert war, als die ermässigten Frachtsätze nur für solche Stationen bestehen blieben, für welche ein direkter Tarif nicht bestand, für die Linie Essen-Turn-Severin aber ein direkter Tarif gegeben war.

Die Firma E. Kohn & Mittler behauptete, die Bahnverwaltung habe durch Annahme der Frachtbriefe die Verpflichtung übernommen, die Sendungen nach dem angegebenen ermässigten Tarife zu befördern, und daher 4 116,21 ℳ zu viel erhoben. Sie erhob bei dem Landgerichte zu Köln wider den Eisenbahnfiskus Klage auf Zahlung von 4 116,21 ℳ nebst 5 % Zinsen seit dem Klagetage.

Durch Urtheil des Landgerichts zu Köln vom 21. Juni 1888 wurde die Klage abgewiesen.

Klägerin erhob Berufung mit dem Antrage, Beklagten zur Zahlung von 3 288,80 ℳ nebst 6 % Zinsen seit dem Klagetage zu verurtheilen, indem sie ausführte:

Durch die einheitlich aufzufassende Beförderungsvorschrift habe sie ihren Willen dahin kundgegeben, dass sie den Transport über Halbstadt nur in dem Falle wünsche, wenn ein direkter Tarif nach Turn-Severin nicht bestehe. Da ein solcher Tarif doch bestanden habe, sei die Güterexpedition verpflichtet gewesen, die Frachtbriefe behufs Angabe einer anderen Station, für welche der ermässigte Tarif noch bestand, dem Agenten der Klägerin zurückzugeben. Wenn sie aber die Frachtbriefe nicht zurückweisen wollte, habe sie jedenfalls die Beförderungsvorschrift als nicht vorhanden betrachten und in Gemässheit des Betriebsreglements § 50 Ziff. 3 bei mangelnder Angabe eines Transportweges denjenigen Weg wählen müssen, der im Interesse des Absenders der zweckmässigste gewesen sei. Wenn statt des weiten Umweges über Halbstadt der gerade Weg über Oderberg gewählt worden wäre, hätte die Fracht sich um die geforderte Summe billiger gestellt. Klägerin bestritt, dass die Frachtbriefe beanstandet worden seien, jedenfalls sei dies nicht ihrem Agenten Dussmann gegenüber geschehen. Wenn die Güterexpedition etwa der Firma Krupp gegenüber die Frachtbriefe beanstandet haben sollte, sei dies bedeutungslos, da diese Firma nur Bote, nicht Stellvertreter der Klägerin gewesen sei.

Durch Urtheil des Ober-Landesgerichts zu Köln vom 27. Mai 1889 wurde die Berufung verworfen.

Die Gründe lauten:

Die Ausführungen der Klägerin, welche theilweise von dem ersten Richter gebilligt würden, seien unrichtig.

Klägerin habe, wie sie nicht bestreite, von Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1886 durch den Nachtragstarif vom 1. Juli 1887 Kenntniss gehabt. Sie hätte sich auch als Inhaberin eines Speditions- und Kommissionsgeschäftes darüber vergewissern müssen, ob zwischen Essen und Turn-Severin ein direkter Tarif bestehe, da sie sich nicht darauf verlassen dürfe, dass der abfertigende Beamte alle Tarifbestimmungen kenne und auf die etwa geltenden oder aufgehobenen Bestimmungen aufmerksam machen werde.

Klägerin habe etwas Unmögliches verlangt, indem sie den Weg über Halbstadt und gleichzeitig die Anwendung eines aufgehobenen Tarifs begehrte. Auf Grund der etwas Unmögliches verlangenden Transportvorschrift habe die Güterexpedition Essen ohne weiteres die Sendungen über Halbstadt abfertigen dürfen; denn der § 50 Nr. 4 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. April 1885 bestimme: „Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefs und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen“. Die in den Frachtbriefen enthaltene Be-

förderungsvorschrift sei als eine undeutliche zu betrachten, denn sie lasse nicht erkennen, was geschehen solle, wenn der gewünschte Tarif nicht zur Anwendung komme.

Klägerin mache geltend, die Güterexpedition habe die Beförderungsvorschrift als nicht geschrieben betrachten und gemäss § 50 Nr. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements verfahren müssen. Hiernach stehe es dem Versender frei, bei dem Vorhandensein mehrerer Wege einen bestimmten Weg vorzuschreiben, sei dies aber geschehen, so müsse die Bahn sich dieser Vorschrift unbedingt unterwerfen. Nur wenn der Frachtbrief diesbezügliche Vorschriften nicht enthalte, habe die Versandexpedition den ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheinenden Weg zu wählen.

Schon aus diesen Gründen könne Klägerin die Rückgewähr der bezahlten Mehrfracht nicht fordern.

Wollte man aber auch mit der Klägerin annehmen, die Beförderung über Halbstadt sei nur unter der Bedingung vorgeschrieben, dass der Tarif vom 1. Oktober 1886 zur Anwendung komme, und die Versandexpedition sei hiernach verpflichtet gewesen, die Frachtbriefe behufs Richtigstellung zurückzugeben, so müsse auf Grund des Vorbringens der Parteien auch der Beweis als erbracht angesehen werden, dass die Güterexpedition Essen die Frachtbriefe bei deren Uebergabe beanstandet habe. Schon in den Gründen erster Instanz werde die Behauptung des Beklagten, dass die Güterexpedition auf die Aufhebung des früheren Tarifs für Turn-Severin ausdrücklich aufmerksam gemacht habe, als nicht bestritten bezeichnet. In der Eingabe an das Ministerium habe die Klägerin erklärt, sie bezweifle nicht die Richtigkeit der von der Eisenbahndirektion aufgestellten Behauptung, dass ihrem Vertreter die Unzulässigkeit der Routenvorschrift von der Station nahe gelegt worden sei, derselbe jedoch die Frachtbriefe nicht abgeändert habe. Ebenso sei erwiesen, dass die Firma Krupp bei Abschluss des Frachtgeschäftes als Stellvertreterin der Klägerin gehandelt habe. Denn es sei unbestritten, dass die fraglichen Frachtbriefe seitens der Firma Krupp vorgezeigt worden seien, nachgewiesener Maassen habe sodann die Firma Krupp mit dem Vorsteher der Güterexpedition verhandelt, endlich könne nach dem zwischen der Firma Krupp und der Eisenbahndirektion abgeschlossenen Vertrage nur diese Firma auf der Güterexpedition Essen (Filiale Krupp), von welcher die Versendung erfolgte, als Verfrachter auftreten.

Klägerin legte Revision ein.

Entscheidungsgründe.

I. Zur Rechtfertigung der Revision wird in erster Reihe geltend gemacht, das Berufungsurtheil verletze den Artikel 391 des Handelsgesetzbuchs, nach welchem der Frachtbrief den Inhalt des zwischen Absender und Frachtführer geschlossenen Transportvertrages beweise, im vorliegenden Falle sei durch den mit dem Aufdrücken des Expeditionsstempels perfekt gewordenen und durch den Frachtbrief bewiesenen Vertrag vereinbart, dass für den Weg über Halbstadt ungeachtet der eingetretenen Abänderung der Tarifbestimmungen der ermässigte Tarif vom 1. Oktober 1886 zur Anwendung komme, also die aus der Berechnung der Fracht nach dem Normaltarife sich ergebende Differenz zu erstatten sei. Beklagter bestreitet die prozessuale Zulässigkeit dieses Angriffes, weil Klägerin die ursprüngliche Klagebegründung, aus welcher sie einen Anspruch auf Erstattung von 4 116,21 ℳ herleitete, in der zweiten Instanz nicht aufrecht erhalten habe, der Berufungsantrag vielmehr lediglich den in erster Instanz event. erhobenen Anspruch auf Erstattung von 3 288,80 ℳ geltend mache und denselben mit der Ausführung zu begründen versuche, die Bahnverwaltung sei, wenn sie auf die von der Klägerin gestellten Bedingungen nicht habe eingehen wollen, nach § 50 Ziff. 3 des Reglements verpflichtet gewesen, im Interesse der Absenderin den kürzesten und billigsten, also den Weg über Oderberg zu wählen. Es kann dahin gestellt bleiben, ob Klägerin durch ihr Verhalten in der Berufungsinstanz gehindert war, auf ihre Klagebegründung erster Instanz zurückzukommen; denn der Angriff kann nicht als gerechtfertigt anerkannt werden. Durch die Beweisvorschrift des angeführten Artikel 391 wird nämlich der Gegenbeweis nicht ausgeschlossen, es ist aber durch beide Vorinstanzen festgestellt, dass der Transportvertrag, wie auch der Frachtbrief besagt, unter Zugrundelegung der bestehenden Reglements abgeschlossen worden ist, und die Bahnverwaltung, als sie die Frachtbriefe beanstandete, deutlich ihren Willen zu erkennen gab, die Beförderung nicht unter Anwendung des aufgehobenen Tarifs auszuführen.

II. Die Revision führt ferner aus, das Berufungsurtheil verletze die in dem Reglement gegebenen revisiblen Rechtsnormen, insbesondere sei § 50 Ziff. 4 unrichtig ausgelegt, weil nach demselben der Absender nur für die Richtigkeit der Angaben über Inhalt und Gewicht der Sendung, nicht auch für die Richtigkeit der seinem Ermessen überlassenen Transportvorschrift bürge.

Es kann dahingestellt bleiben, ob die Bestimmungen des von dem Verein Deutscher Eisenbahnen erlassenen Betriebsreglements an sich oder mindestens insoweit, als sie mit dem vom Bundesrathe erlassenen Betriebsreglement übereinstimmen, revisible Rechtsnormen im Sinne des § 512 der Civil-Prozessordnung darstellen, und ob die Auslegung des § 50 Ziff. 4 durchweg als zutreffend zu erachten sei; denn der Berufungsrichter zieht aus den Bestimmungen des § 50 Ziff. 3 und 4 jedenfalls mit Recht den Schluss, dass die Bahnverwaltung an den ihr vorgeschriebenen Weg über Halbstadt gebunden war, und die Klägerin, welche als Transportunternehmerin mit den Bestimmungen der Tarife bekannt sein musste, die Folgen ihrer undeutlichen Beförderungsvorschrift zu tragen hat. Dieser Entscheidungsgrund genügt zur Aufrechterhaltung des Urtheils. Es bedarf daher nicht des Eingehens auf den weiteren Grund des Berufungsrichters, dass die Firma Krupp als Stellvertreterin der klagenden Firma mit der Bahnverwaltung Verhandlungen gepflogen habe.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. Dezember 1889 in Sachen E. Kohn & Mittler w. Eisenbahn-Betriebsamt Köln.)

Bücherschau.

Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen. Bearbeitet nach Originalquellen als Lehr- und Prüfungsbuch für die Deutschen Eisenbahnbeamten, als Handbuch für Börseninteressenten, Kapitalisten und Eisenbahnunternehmer, sowie als Hilfsbuch zum Studium für Jedermann. Von Arthur von Mayer, Eisenbahn-Stationsvorsteher I. Klasse a. D. Berlin, 1889/1890. Wilhelm Baensch, Verlagshandlung.

Der Inhalt dieses klar und anziehend geschriebenen, zeitgemässen Werks, welches auf etwa 20 Lieferungen (zu 48 Seiten) berechnet ist, zerfällt in 4 Hauptabschnitte, von welchen der erste die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland im allgemeinen und in jedem Deutschen Staate im besonderen, der zweite die Geschichte der in anderen Bahnkomplexen aufgegangenen Eisenbahnunternehmungen, der dritte und vierte die Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Staatsbahnen bezw. der noch jetzt selbständigen Privatbahnunternehmungen behandelt. Das Werk gibt Kenntniss von den Verkehrs- und Konkurrenzverhältnissen, von den Konkurrenzkämpfen, der fortschreitenden Rentabilität oder dem Rückgang jedes einzelnen Deutschen Eisenbahnunternehmens und gewährt einen klaren Einblick in die finanziellen Verhältnisse dieser, wobei es in angenehm erzählender Form durch das sonst so ermüdende Studium des statistischen Zahlenmeeres hindurchhilft.

Von dem Werke sind bis jetzt 10 Hefte erschienen, mit welchen der 2. Theil seinen Abschluss noch nicht ganz erreicht hat. Die uns vorliegenden Lieferungen des Werkes, auf welches wir gern die Aufmerksamkeit unserer Leser lenken, lassen erkennen, mit welchem unermüdlichen Fleiss der Verfasser das Material zusammengetragen und gestaltet hat.

Dem Herrn Verfasser, dessen Arbeit sich bei dem Bestreben, nur das Wichtigste aus dem ihm vorliegenden umfangreichen Material herauszuschälen, wohl mühevoller gestaltet hat, als er ursprünglich vielleicht angenommen hatte, wünschen wir, dass ihm der wohlverdiente äussere Erfolg für sein mühevolles Werk zu theil werde.

Unser abschliessendes Urtheil behalten wir uns vor, bis das ganze Werk vorliegt.

Verschiedenes.

Eröffnung der Anatolischen Bahnstrecke Ismid-Ada-Bazar.

Aus Konstantinopel wird der „Voss. Ztg." über diese am 2. d. Mts. erfolgte Bahneröffnung berichtet: In der Frühe des Morgens brachte ein Dampfschiff die zu der Feierlichkeit geladenen Personen von Konstantinopel nach Haidar Pascha, wo der bereit stehende Zug bestiegen wurde. Unter den Eingeladenen befanden sich der Türkische Arbeitsminister Raïf Pascha, General v. d. Goltz Pascha, und viele andere Türkische Notabilitäten; von den Mitgliedern der Verwaltung der Betriebsgesellschaft, sowie der Baugesellschaft der Anatolischen Bahnen waren bei der Eröffnung zugegen die Herren Dr. Siemens, Geheimrath Hertz, Kaulla, von Kühlmann, Kapp, Biedermann, Graf Vitali u. a. Die von der Bahn durchschnittene Gegend am Golf von Ismid zeichnet sich durch landschaftliche Schönheit aus. Weinberge, Baum- und Gemüsegärten, Felder und Wiesen wechseln mit einander ab und die ganze Vegetation ist von einer für ein Deutsches Auge überraschenden Ueppigkeit. Von den wichtigsten Punkten, die berührt wurden, seien nur das angebliche Grab des Hannibal, die Ruinen aus der Römerzeit bei Guebzeh und die neuen Hafenanlagen bei Tutun-Tchiftlik hervorgehoben. Nach feierlicher Begrüssung in Ismid durch die Lokalbehörden wurde die Fahrt fortgesetzt nach Bujuk-Dervent, Sabandja und Ada-Bazar und damit die neugebaute Strecke befahren. Hier

führt die Bahn durch eine weite fruchtbare Ebene, die zu beiden Seiten von bewaldeten Bergzügen eingefasst wird. Aus den Holzungen und Gebüschen schauen überall die Dächer der Gehöfte hervor und da, wo das Land angebaut ist, macht es den Eindruck der grössten Fruchtbarkeit und Ergiebigkeit. Neben Korn und Gemüse gedeihen Südfrüchte in gleicher Güte. Die Bahn führt von Bujuk-Dervent aus an dem wundervollen Sabandjasee entlang, der in einer Länge von 11 km und einer Breite von 6 km der Landschaft noch einen ganz besonderen Reiz verleiht. In Ada-Bazar bei 40 km war das Ende der fertigen und dem Betrieb zu übergebenden Strecke erreicht. Es wurde bis Sabandja zurückgefahren und hier fand ein Gastmahl statt. Der Trinkspruch des Türkischen Arbeitsministers hob die ausserordentliche Wichtigkeit der Bahn für die Erschliessung des durchschnittenen Landes hervor und nannte sie den Anfang der grossen, von der Regierung geplanten, über Angora führenden Linie Konstantinopel-Bagdad. In üblicher Weise wurde nach dem Gebete des Imam um den Segen des Himmels für das Gedeihen und die glückliche Weiterführung der Bahn die eigentliche Uebergabe an den Betrieb durch die nach mohamedanischem Ritus vorgenommene Schlachtung von Hammeln bezeichnet. Die neue Linie wurde von den geladenen Gästen wegen der Vortrefflichkeit des Baues, der mit seinen Krupp-schen Schienen und gusseisernen Schwellen eine in der Türkei unbekannte Schnelligkeit der Fahrt gestattete, in lebhafter Weise anerkannt. Die Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Eisenbahnen wird im Oktober dieses Jahres einen weiteren Theil der Bahn, das Thal des Sakaria aufwärts, bis Geiweh fertigstellen. 10 km Strecke über Ada-Bazar hinaus bis zum Flusse Sakaria sind bereits vollendet und es wird augenblicklich mit aller Macht an der grossen 120 m langen Brücke über den Sakaria gearbeitet, die noch im Laufe des Sommers vollendet werden soll.

Fernsprechwesen in Berlin: Unterirdisches Leitungsnetz. Ueber die zur Zeit von der Reichstelegraphen-Verwaltung hier ausgeführte Röhrenanlage und das zur Erweiterung der Stadt-Fernsprechanlage in Berlin herzustellende unterirdische Leitungsnetz theilt der „Berl. Actionär" folgendes mit: Zur Aufnahme der unterirdischen Fernsprechleitungen, welche in Gestalt von besonders konstruirten Erdkabeln ausgelegt werden, wird innerhalb der städtischen Strassenzüge ein ausgedehntes Netz von gusseisernen Röhren hergestellt. Die Länge dieses Röhrennetzes beträgt zunächst etwa 41 200 m. Die Weite der Röhren schwankt zwischen 20 und 40 cm mit einer Aufnahmefähigkeit von 20 bis 90 Stück Kabeln. Ausserdem werden an besonders schwierigen Strassenkreuzungen etwa 100 m schmiedeeiserne Kasten in den Strassenkörper eingebettet und 165 m gemauerter Kanal hergestellt. Die zur Verwendung kommenden, mit Eisendrähten bewehrten Kabel enthalten durchweg 28 durch getränktes Baumwollengespinst isolirte, zum Schutz gegen gegenseitige Lautübertragung ausserdem mit Staniolstreifen umwickelte Kupferleitungen von 1 mm Stärke. Die Länge der zunächst auszulegenden Kabel beträgt insgesammt 147 968 m und die Länge der Leitungen somit 4 143 104 m. Zur leichteren Einziehung der Kabel bezw. zur Prüfung der Leitungen werden im Verlaufe des Röhrennetzes etwa 405 gemauerte Einsteigbrunnen (Kabel-Untersuchungsbrunnen) hergestellt, während zur Verbindung der unterirdischen Leitungen mit den oberirdisch bewirkten Einführungen der Drähte in die Sprechstellen der Theilnehmer 46 Kabel-Aufführungsstellen vorgesehen sind. Die Kosten der Herstellung des zunächst in Aussicht genommenen unterirdischen Fernsprechnetzes werden betragen: für die Beschaffung und Verlegung der Röhren 1 254 000 *M*, für die Beschaffung und Einbettung der Kabel 609 000 *M*, insgesammt somit 1 863 000 *M*. Auf den verschiedenen Strecken herrscht die grösste Thätigkeit der Telegraphen-Baubeamten und Arbeiterkolonnen, um die ausgedehnte und schwierige Anlage baldigst zu stande zu bringen. Berlin wird dann ein grossartiges unterirdisches Fernsprechnetz besitzen, wie es noch in keiner anderen Stadt der Welt besteht, und welches hoffentlich den immer noch steigenden Anforderungen (die neuesten Anmeldungen bringen die Zahl der Abonnenten bereits auf 15 000) ausreichend genügen wird.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarkohlen-Verkehr nach Baden. In dem Saarkohlen-Ausnahmetarife Nr. 6 vom 15. Juni l. J. ist auf Seite 19 bis 23 im Kopfe der Stationsname Harlingen in „Karlingen" zu berichtigen und auf Seite 28 im Kopfe der Name Dingelsdor in „Dingelsdorf" zu ergänzen.

Köln, den 19. Juni 1890. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

---

2. Güterverkehr.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 25. d. Mts. ab treten für den Verkehr zwischen den Stationen Malliss der Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn einerseits und Altenessen, Gelsenkirchen und Wanne des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Köln, den 19. Juni 1890. (1335)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 30. Mai / 11. Juni cr. ist zum Spezial-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Polässischen Bahn nach Danzig und Neufahrwasser der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für die Stationen Kobrin bis inkl. Baranowitschi, Widibor und Lachwa.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen und bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Die Direktion (1336 J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 20. d. Mts. treten die in den Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Station Basel andererseits aufgeführten Frachtsätze für die Stationen Aue und Raumland-Berleburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in Kraft.

Ferner kommen in dem obengenannten Verkehre vom 20. d. Mts. ab direkte Eil- und Frachtstückgut-Frachtsätze für die seither nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Birkelbach desselben Bezirks zur Einführung, welche bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Köln, den 17. Juni 1890. (1337)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)** werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. folgende Nachträge zum Verbands-Gütertarif ausgegeben:

1. Nachtrag VIII zum Theil II Heft Nr. 1 vom 1. April 1885,
2. Nachtrag VIII zum Theil II Heft Nr. 2 vom 1. April 1885,
3. Nachtrag VIII zum Theil II Heft Nr. 3 vom 1. April 1885,
4. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 4 vom 15. Februar 1887,
5. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 5 vom 15. Februar 1887,
6. Nachtrag VIII zum Theil II Heft Nr. 6 vom 1. April 1885,
7. Nachtrag VII zum Theil II Heft Nr. 7 vom 1. April 1885,
8. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 8 vom 1. Mai 1886,
9. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 9 vom 1. Mai 1886,
10. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 10 vom 1. Mai 1886,
11. Nachtrag III zum Theil II Heft Nr. 11 vom 15. Februar 1887,
12. Nachtrag III zum Theil II Heft Nr. 12 vom 15. Februar 1887,
13. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 13 vom 1. Mai 1886,
14. Nachtrag V zum Theil II Heft Nr. 14 vom 15. Dezember 1886.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen in den Bezeichnungen von Stationen und Bahnstrecken, Frachtsätze für verschiedene Stationen der K. Württembergischen Staatsbahnen und der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.), ferner Ausnahmetarife für Palmkernöl und Güter aller Art, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen der Klassen- und Ausnahmetarife. Die Nachträge werden von den jeweils betheiligten Endbahnen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 13. Juni 1890. (1338)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. August d. J. ab kommen die auf Seite 26 bis 67 des Gütertarifs vom 1. April 1889 vorgesehenen Tarifzuschläge für Eilgut, Stückgut und die Spezialtarife A 2 und III nicht mehr zur Erhebung. Zu demselben Zeitpunkte treten die für einzelne Artikel des Spezialtarifs III bestehenden Ausnahme-Frachtsätze ausser Kraft, soweit die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III nicht höher sind.

Erfurt, den 18. Juni 1890. (1339)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Getreidetarif von Stationen der Koslow-Woronesch.-Rostow Bahn nach Danzig und Neufahrwasser über die Route ad A für die Stationen Rostow bis inkl. Swjerewo, sowie über die Routen ad B und C für die Stationen Rostow bis inkl. Kamenskaja vorgesehenen Frachtsätze treten mit dem 30./18. Juli cr. ausser Kraft. (1340 J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Staatsbahn-Verkehr Elberfeld-Berlin. Am 1. Juli 1890 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Berlin, im Juni 1890. (1341 MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Berlin. Am 1. Juli 1890 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Berlin, im Juni 1890. (1342 MG)

Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Süddeutschen Verbandsverkehr mit Oesterreich-Ungarn treten ab 1. Juli l. J. die Nachträge I zu Theil III Heft Nr. 1, 2 und 3 des Gütertarifs (Ausnahmetarif für Getreide usw.) in Kraft und können von Interessenten unentgeltlich bezogen werden.

München, den 13. Juni 1890. (1343)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

In den Staatsbahnverkehren Hannover bezw. Oldenburg - Breslau kommen mit sofortiger Gültigkeit für die Beförderung von Stärke- und Stärkefabrikaten zur Ausfuhr über See im Verkehr von Station Falkstädt des Direktionsbezirks Breslau nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 16. Juni 1890. (1344)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II Heft 1. Am 20. Juni d. J. kommen für Kleie und für Oelkuchen und Oelkuchenmehl (Ausnahmetarif 1 B) bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Segen-Gottes (Station der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) nach

Station	für 100 kg
Breslau O. S. und Freiburger Bhf.	1,67 ℳ
Camenz	1,44 „
Glatz	1,36 „
Glogau	1,88 „
Gramschütz	1,84 „
Grottkau	1,66 „
Münsterberg	1,49 „
Raudten	1,80 „
Sprottau	1,99 „
Steinau a/O.	1,86 „
Strehlen	1,56 „

Breslau, den 18. Juni 1890. (1345)

Königliche Eisenbahndirektion.

Der Ausnahmetarif 15 des Westdeutschen Verbandes kommt fortan auch ab Konstanz, Friedrichshafen, Lindau für Stückgutsendungen von Metall- und Holzwaaren zur Anwendung, welche nachweislich aus der Schweiz und Vorarlberg eingehen.

Hannover, den 17. Juni 1890. (1346)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. Einführung von Tarifnachträgen. Am 1. Juli d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag VII zum Tarif Oesterreich-Laube.

Nachtrag VIII zum Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag.

Nachtrag VII zum Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz.

Nachtrag VI zum Tarif Oesterreich-Dresden-Elbkai.

Dieselben enthalten unter anderem Ergänzungen, beziehungsweise Ermässigungen der Frachtsätze für Zucker, Melasse und Holz; die Aufnahme von Stationen der Lokalbahnen Olmütz-Cellechowitz und Prossnitz-Triebitz und der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz speziell für den Verkehr mit Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, sowie Kurszuschlags-Tabellen für den Kurs „d“, welche vorläufig jedoch noch nicht in Gültigkeit treten und deren Einführung einer speziellen Bekanntmachung vorbehalten bleibt.

Der Nachtrag VIII für Schönpriesen-Umschlag enthält ausserdem noch ermässigte Frachtsätze für den Klassengutverkehr, der Nachtrag VI für Dresden-Elbkai die beschränkte Einbeziehung des Elbeumschlagplatzes Riesa-Elbkai.

Wien, den 16. Juni 1890. (1347)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Kuttenberger Lokalbahn andererseits über Iglau. Infolge des am 16. Juni l. J. in Wirksamkeit getretenen Zonentarifes der K. K. Oesterr. Staatsbahnen stellen sich die Fahrten bei Bezahlung der im Tarife für obigen Verkehr vom 15. August 1889 enthaltenen direkten Fahrpreise theurer, als bei Neulösung von Fahrkarten in der Uebergangsstation Iglau.

Der obenerwähnte Tarif tritt deshalb am 1. Juli l. J. ausser Wirksamkeit und wird Veranlassung getroffen, dass ein neuer ermässigter Tarif ehemöglichst eingeführt werde.

Wien, den 18. Juni 1890. (1348)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

4. Lieferfristen.

Für einige der gemäss unserer Bekanntmachung vom 1. März d. J. im diesseitigen Verwaltungsbereiche eingerichteten Güternebenstellen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschläge zu den für die betreffenden Eisenbahnstationen nach den reglementarischen Bestimmungen sich ergebenden Lieferfristen festgesetzt worden.

Diese Zuschläge betragen bis auf weiteres im Verkehr mit den Güternebenstellen Uebigau bei Station Falkenberg und Bibra bei Station Laucha je 24 Stunden, im Verkehr mit den Güternebenstellen Rothenburg bei Station Horka und Creuzburg bei Station Eisenach je 36 Stunden. Die nämlichen Zuschläge haben auch im Verkehr der durch vorbezeichnete Nebenstellen bezw. das bahnamtliche Rollfuhrwerk zu bedienenden Zwischenorte Geltung.

Erfurt, den 17. Juni 1890. (1349)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Von den früher ausgeloosten und gekündigten Obligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern rückständig:

I. Emission.

Gekündigt zum 1. Juli 1887. Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 7 bis 20 und Talons.

Stücke zu 450 ℳ: Nr. 806, 2004, 2499, 2961, 3123, 4577.
„ „ 900 „ Nr. 6980.
„ „ 2 250 „ „ 7737.

II. Emission.

Gekündigt zum 1. Juli 1887. Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 4 bis 20 und Talons.

Stücke zu 300 ℳ: Nr. 4956, 11809 bis 11814.
„ „ 1 500 „ Nr. 14852.

III. Emission.

1. Ausloosung im Jahre 1884. Zahlfällig seit 2. Januar 1885. Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 7 bis 20 und Talons.

Stücke zu 300 ℳ: Nr. 6319.

2. Gekündigt zum 2. Januar 1887. Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 3 bis 20 und Talons.

Stücke zu 300 ℳ: Nr. 1972, 6564, 6567.
„ „ 1 500 „ „ 8241.

Die Inhaber der vorbezeichneten Obligationen werden hiermit aufgefordert, die Einlösung zu beschleunigen.

Altona, den 14. Juni 1890. (1350)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlicher Materialien soll vergeben werden, als:

1. 545 t Schweisseisen (Handels- und Qualitätseisen),
2. 275 „ Träger- sowie sonstiges Form- und Winkeleisen,
3. 50 „ Feinbleche (1 bis 4 mm stark), 70 „ Grobbleche (5 bis 20 mm stark),
4. Rundkupfer, Kupferrohr, Kupferblech, Kupferdraht,
5. Feder-Flachstahl,
6. Nieten, Muttern, roh u. bearb., Unterlegscheiben, roh,
7. Verkleidungsschrauben, Oeldeckelschrauben,
8. Kette, eiserne,
9. Leinölfirniss.

Lieferungsbedingungen mit zugehöriger Bedarfsnachweisung können unter Angabe der betr. Materialien gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren für jede der einzelnen Nummern, sowie 20 ₰ Porto von der Unterzeichneten bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum 30. Juni d. J. anher einzureichen.

Chemnitz, den 19. Juni 1890. (1351 JC)

Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

7. Offene Stellen.

Für unser bautechnisches Büreau wird zum baldigen Dienstantritt ein mit Sekretariats- und Rechnungsarbeiten in Eisenbahn-Bausachen vertrauter Büreaubeamter gesucht.

Demselben kann im Bewährungsfalle feste Anstellung in Aussicht gestellt werden.

Den Bewerbungen sind Lebenslauf und Beschäftigungszeugnisse beizufügen.

Lübeck, den 12. Juni 1890. (1352)

Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Ein Maschinen-Ingenieur mit einiger wissensch. Ausbildung — geprüfter Lokomotivführer — wird z. Instandhlt. d. Btrbs.-Mittel u. Geleise vom 1. Oktober ab für eine kl. Lokalbahn in Thüringen als Betr.-Ingenieur gesucht. Anfgs.-Gehalt, welcher b. zufrdst. Leistungen bald erhöht wird, 1 800 *M.*

Meldungen m. Zeugn.-Abschr. an Baurath Plessner in Gotha. (1353)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 49. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch.
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 25. Juni 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Zur Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik in Italien.

(Fortsetzung von Nr. 43.)

III.

Die Hoffnungen, welche man in die Reorganisation der Eisenbahngesellschaften gesetzt hatte, erfüllten sich nur zum kleinsten Theil. Die finanzielle Nothlage des Staates, gegen welche die Regierung und das Parlament vergebens anzukämpfen schienen, die volkswirthschaftliche Krisis, welche durch die politischen Ereignisse zu Anfang des Jahres 1866 noch gesteigert wurde, erschütterten das ganze Vertrauen des Kapitals und machten den Eisenbahngesellschaften die Vollendung der ihnen obliegenden Arbeiten unmöglich. Der Werth der Obligationen sank um die Hälfte desselben, das Kapital blieb allen Werthpapieren fern, welche die Signatur einer Eisenbahngesellschaft trugen. Sollte die ungünstige finanzielle Lage des geeinigten Königreiches nicht durch den Bankerott von Eisenbahngesellschaften noch vermehrt werden, sollte das grossartig entworfene Netz der Italienischen Eisenbahnen nicht unvollendet bleiben, so musste der Staat sich entschliessen, helfend einzugreifen. Und in der That ermächtigte das Parlament, unmittelbar bevor es der Kriegserklärung an Oesterreich zustimmte, die Regierung: alle Maassregeln zu ergreifen, welche die drohende Eisenbahnkrise zu verhüten imstande seien, ohne jedoch dem Staatsschatze neue Opfer aufzuerlegen und ohne die Grundzüge der früheren Uebereinkommen mit den Eisenbahngesellschaften wesentlich umzugestalten.

Am empfindlichsten traf die volkswirthschaftliche Krise die Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen. Wohl zahlte dieselbe für das Jahr 1865 ihren Aktionären noch die Interessen; sie zahlte dieselben auch noch für das erste Halbjahr 1866; aber sie arbeitete mit Verlust und musste am 1. Juli 1866 die Zahlung der Interessen ihrer Obligationen und am 1. Oktober desselben Jahres jede Dividendenzahlung auf sämmtliche Aktien einstellen. Man lernt diese Verhältnisse erst begreifen, wenn man erfährt, dass z. B. die 5% Italienische Rente während des Krieges gegen Oesterreich an der Börse in Turin von 63,30 auf 39,65, in Paris von 66 auf 36 herabsank. Niemals vorher und niemals nachher hat diese Rente einen so tiefen Kurs erfahren. Um der Gesellschaft die Zahlung der rückständigen Interessen zu ermöglichen, um sie zur Begleichung einiger drückender Schulden und zur Vollendung der wichtigsten Linien zu befähigen, übergab ihr die Regierung auf Grund eines Uebereinkommens vom Oktober 1866, als Vorschuss für die kilometrischen Subventionen der folgenden Jahre, Staatsschatz-Anweisungen auf 30 Millionen Lire zu $7^1/_2$% und 12 Monate gültig, welche Anweisungen die Gesellschaft in Paris

mit 12 % Interessen eskomptirte. Ueberdies verpflichtete sich die Regierung, die für Obligationsinteressen erforderlichen Geldsummen aus dem Staatsschatz vorzustrecken, um die Besitzer der Obligationen in dieser Hinsicht vollkommen zu beruhigen. Auch der Gesellschaft der Calabrisch-Sizilianischen Eisenbahnen gewährte die Regierung einen Vorschuss von 8 Millionen auf die kilometrische Subvention und der Gesellschaft der Eisenbahn von Savona einen solchen von 1½ Millionen Lire auf die Beiträge der Gemeinden und anderer interessirten Körperschaften, sowie von 800 000 L. in Staatsschatz-Anweisungen, welche durch eine besondere Hypothek garantirt wurden. Mit der Südbahngesellschaft wurden 3 Konventionen in den Jahren 1866 und 1867 vereinbart; die erste vom Monat August 1866 bewilligte einen Vorschuss auf die kilometrische Subvention der zweiten Hälfte dieses Jahres; die zweite vom Monat Oktober gewährte einen solchen in der Höhe von 30 Millionen, und zwar in Staatsschatzbons mit verschiedenen Fallzeiten, rückzahlbar durch die kilometrischen Subventionen auf 15 Monate vom 1. Januar 1867 an. Durch die dritte Konvention, abgeschlossen im November 1867, erhielt die Gesellschaft auf ihre kilometrischen Subventionen neuerdings einen Vorschuss für 18 Monate, und zwar vom 1. Juli 1868 an bis zum letzten Dezember 1869.

Diese Vorschüsse an die verschiedenen Gesellschaften genügten nun allerdings zur Vollendung der wichtigsten Schienenverbindungen noch vor Beginn des Jahres 1867; eine dauernde Besserung der Verhältnisse konnten sie aber nicht herbeiführen. Im Gegentheile, gerade die Bestrebungen der Gesellschaften, den von ihnen übernommenen Verpflichtungen so weit als möglich zu entsprechen, verschlimmerten ihre Lage in solchem Grade, dass sich die Regierung schon zu Anfang des Jahres 1867 vor die Alternative gestellt sah, entweder neue Opfer zu bringen oder den Konkurs der Gesellschaften auszusprechen und alle die Unterstützungen, welche sie bisher ihnen hatte angedeihen lassen, umsonst gewährt zu haben. Zu diesem Zeitpunkte war es, dass die Frage des Rückkaufes der am meisten bedrängten Eisenbahnen durch den Staat zum ersten Male auftauchte, auch diskutirt wurde, aber infolge der Schwierigkeit der praktischen Anwendung dieses Prinzipes unter den obwaltenden Verhältnissen einer baldigen Lösung nicht zugeführt werden konnte. Die Regierung musste daher zu neuen Vorschüssen ihre Zuflucht nehmen — ein Mittel, das wohl imstande war, den Zusammenbruch der Gesellschaften zu verhüten, aber nicht vermochte, sie zu frischerem, thatkräftigen Leben aufzurütteln. Diese Vorschüsse hielten vielmehr die Krise in Permanenz. Der erste Schritt zur Beendigung der leidigen und unhaltbaren Zustände erfolgte endlich durch den Rückkauf des Calabrisch-Sizilianischen Eisenbahnnetzes. Die Viktor Emanuel-Gesellschaft trat nämlich (1868) alle Rechte, die ihr durch die Konzession des Jahres 1863 ertheilt worden waren, an den Staat ab, welcher an die Unternehmung Vitali, Charles, Picard & Comp. die Liquidation der Passiva und die Vollendung des Schienennetzes (640 km) der falliten Gesellschaft übertrug und dieselbe zugleich verpflichtete, den Betrieb der Linien successive zu übernehmen. Für den Rückkauf der Linien der aufgelösten Gesellschaft, für die Bezahlung ihrer Schulden und der noch auszuführenden Arbeiten wurden 175 000 Obligationen ausgegeben, so dass im ganzen, und zwar zu Lasten des Staates 484 050 Obligationen zu je 500 L. mit 3 % Verzinsung existirten. Der Rückkauf des erwähnten Eisenbahnnetzes kostete dem Staate mehr als 119 Millionen, inbegriffen alle Vorschüsse, die er gewährt und alle Subventionen, die er bereits ausgezahlt hatte.

Auch bezüglich der Römischen Eisenbahnen und der Südbahnen entschloss sich die Regierung zu eingreifenden Maassregeln, welche ihr geeignet erschienen, der finanziellen Noth allmählich ein Ende zu machen. Sie leitete mit den betreffenden Gesellschaften Unterhandlungen ein und suchte gleichzeitig die Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahnen, welche allein auf wohl konsolidirter Grundlage errichtet war, für die von ihr vorbereitete Hilfsaktion zu gewinnen. Die Bemühungen der Regierung führten denn auch bald zu dem gewünschten Ziele, aber erst im Jahre 1870 ertheilte das Parlament den verschiedenen Konventionen seine Zustimmung, welche nunmehr durch das Gesetz vom 28. August desselben Jahres (1870) mit wenigen Aenderungen realisirt wurden.

Dieses Gesetz sprach eine neue Vergrösserung des Staatseisenbahnnetzes aus, indem es den Rückkauf der Linie von Massa an die Französische Grenze mit allen Rechten und Lasten, ferner der Linie von Genua nach Voltri und der Linie von Florenz nach Massa genehmigte. Für die letztere Linie, welche gleich der erstgenannten der Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen gehörte, wurde ein Kaufpreis von 35 Millionen Lire vereinbart. Der Betrieb dieser rückgewonnenen Linien wurde der Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahnen anvertraut, welche der Regierung hierfür einen Vorschuss von 45 Millionen Lire in Gold gewährte. Die letztgenannte Gesellschaft übernahm auch den Bau und den künftigen Betrieb der Strecke von Bussoleno nach Bardonnecchia, sowie den Betrieb jener Strecke der Mont-Cenisbahn, welche noch auf Italienischem Gebiete lag, mit Hilfe eines Beitrages von Seiten des Staates zu den Baukosten in der Höhe von 12 Millionen Lire. Das Gesetz vom 28. August 1870 bestimmte ferner den Bau von 630 km Eisenbahnen in Calabrien und Sizilien, und zwar ebenfalls auf Kosten des Staates; es waren dies die Verbindungen Tarantos mit Reggio, Ebolis mit Potenza, Messinas mit Syracusa und Palermos mit Catania. Im Jahre 1878 sollten diese Schienenwege vollendet sein.

Die Erleichterungen, welche das in Rede stehende Gesetz der Italienischen Südbahngesellschaft und der Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen gewährte, bestanden in Fristerstreckungen bezüglich der Vollendung der ihnen konzessionirten Linien. Eine interessante Modifikation erfuhren durch dasselbe einige konzessionsmässige Bestimmungen der Oberitalienischen Eisenbahngesellschaft. Diese Gesellschaft wurde nämlich verpflichtet, die Beträge, welche sie vom Staate als Garantievorschüsse erhalten hatte, zurück zu zahlen, sobald die Bruttoeinnahme 44 000 L. für 1 km erreichen würde. Die gleiche Bedingung galt auch rücksichtlich der Garantieleistungen selbst, und zwar für die Linien der Lombardei und Centralitaliens. Die Rückzahlung sollte in der Art stattfinden, dass ein Viertel des Ueberschusses der Gesellschaft zukommen, drei Viertel dem Staate zu überweisen seien und sollte in jedem Falle mit dem Jahre 1891 ihren Anfang nehmen, auch wenn die Bruttoeinnahmen den oben fixirten Betrag nicht erreichten; es habe sodann als vergleichende Grundlage, gleichsam als Basis für die Ueberschussberechnung, das Gesammterträgniss des Jahres 1890 zu gelten.

Das Gesetz vom 28. August 1870 ermächtigte ferner die Regierung, eine Reihe von Eisenbahnlinien der Privatindustrie innerhalb der nächsten drei Jahre zu konzessioniren, dem Staatsschatze jedoch keinerlei Verpflichtungen aufzuerlegen, keinerlei Lasten aufzubürden. Es wurde vielmehr darauf hingewiesen, dass namentlich Provinzen und Gemeinden dem Privatkapital in dieser Beziehung helfend beistehen sollen. Zugleich aber beauftragte das Gesetz die Regierung, in der Legislaturperiode von 1873 dem Parlamente einen Entwurf vorzulegen, durch welchen das Hauptnetz der Eisenbahnen des Königreiches in seinen wesentlichen Zügen bestimmt und das Programm zur Herbeischaffung jener materiellen Mittel dargethan werden, die zur schrittweisen und steten Vollendung dieses Netzes sich als nothwendig ergeben. In diesem Gesetzentwurfe sollten ferner die besonderen Grundzüge für die Klassifikation dieser Ergänzungslinien aufgestellt und die Bedingungen festgesetzt sein, welche als

Basis für die finanzielle Betheiligung des Staates zu dienen hätten; es sollte auch die Art und Weise der Vereinigung der Provinzen und Gemeinden zum Zwecke der Konkurrenz bei den für sie wichtigen Linien geregelt sein.

In Ausführung dieser Gesetzesbestimmung ernannte Gadda, der Minister der öffentlichen Arbeiten, eine besondere Kommission, welcher auch Depretis angehörte und welche am 27. März 1873 einen Entwurf vorlegte, demzufolge sämmtliche Ergänzungsbahnen in zwei Kategorien eingetheilt wurden und die Regierung die Vollmacht erhielt, während fünf Jahre für solche Bauten Konzessionen zu ertheilen und eine jährliche kilometrische Subvention von 1 000 L. auf höchstens 35 Jahre zu gewähren. Das Gesetz wurde acceptirt, jedoch mit der Beschränkung, dass es nur für die Provinzen Venetien und Mantua, welche sich bereits um solche Linien beworben hatten, Geltung besitzt; thatsächlich kamen in den genannten Provinzen auf Grund dieses Gesetzes sieben Eisenbahnen niederer Ordnung zur Ausführung. Im Jahre 1874 legte Spaventa unter Minghetti, der abermals ans Ruder gelangt war, einen Gesetzentwurf vor, durch welchen ein Betrag von 300 Millionen Lire für die Vollendung des Hauptbahnnetzes und für den Ankauf der Römischen Eisenbahnen bestimmt wurde. Spaventa's Plan war aber noch weitreichender; er strebte den Ankauf sämmtlicher Eisenbahnen Italiens und deren Betrieb durch den Staat an, eingedenk der günstigen Ergebnisse, welche seinerzeit namentlich in Piemont erzielt worden waren. An dieser Idee scheiterte der Entwurf Spaventa's; denn die nummerisch starke Partei der Linken, welche gegen die aus der Rechten hervorgegangene Regierung Opposition machte, erklärte sich gegen den Staatsbetrieb und stürzte mit Hilfe einer Gruppe Toskanischer Abgeordneter durch die Eisenbahnfrage abermals das Ministerinm Minghetti, wenige Tage nachdem der Chef desselben der Kammer die erfreuliche Mittheilung gemacht, er habe das Gleichgewicht im Budget hergestellt. Mit 242 gegen 181 Stimmen wurde das Projekt des Staatseisenbahn-Betriebes verworfen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die Strecken Ludwigslust-Malliss-Dömitz (30,29 km) und Malliss-Lübtheen (23,27 km) der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, von denen die Strecken Dömitz-Malliss und Malliss-Lübtheen am 29. Dezember 1889 und die Strecke Ludwigslust-Malliss am 20. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2473 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2493 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 29./31. Mai d. J. hierselbst abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2502 vom 19. d. Mts. an die Verwaltungen des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend die Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf den Verkehr der Wittenberge-Perleberger und der Perleberg-Wittstocker Bahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 2506 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2523 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aufhebung der Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Radreifenbrüche auf den Deutschen Eisenbahnen.

Von dem Reichs-Eisenbahnamt sind auch für 1889 über die auf den Eisenbahnen Deutschlands vorgekommenen Radreifenbrüche Erhebungen angestellt worden. Während der letzten 6 Jahre lässt die Anzahl der in den Sommermonaten vorgekommenen Radreifenbrüche eine stetige Abnahme erkennen; dagegen zeigt die Gesammtzahl der Brüche ein wechselndes Steigen und Sinken, was auf die verschiedenen Temperaturverhältnisse in den Wintermonaten der einzelnen Jahre, durch welche das Eintreten von Reifenbrüchen in hohem Maasse beeinflusst wird, zurückzuführen ist. In 1889 sind auf 41 selbständigen Bahnnetzen mit 39 882,89 km Betriebslänge 4 187 Radreifenbrüche vorgekommen; auf je 1 000 km einfachen Geleises entfielen 72 Reifenbrüche gegen 87 im Vorjahre und auf je 100 Millionen der geförderten Achskilometer aller Art 35 Reifenbrüche gegen 40 im Vorjahre. Auf die 3 Monate Januar, Februar und März allein kommen im Jahre 1889 63,55 % aller überhaupt erfolgten Brüche. Durch die Reifenbrüche wurden 21 Entgleisungen und 171 Zugverspätungen herbeigeführt.

An 320 Rädern wurden die Radreifenbrüche alsbald nach ihrem Entstehen bemerkt, während die Entdeckung des Bruches bei den übrigen erst erfolgte, nachdem die gebrochenen Reifen noch kürzere oder längere Strecken durchlaufen hatten.

Auf Schnellzüge kamen 167, auf Personenzüge 461, auf gemischte Züge 229, auf Güter- und Arbeitszüge 2 360, auf Rangirzüge 118 und auf Leerzüge 87 Brüche. In 765 Fällen konnte die Art des Zuges nicht mehr festgestellt werden.

Unter den für den Bruch der Reifen als entscheidend anzusehenden Ursachen kamen auch im vergangenen Jahre am häufigsten vor: fehlerhaftes (unganzes, undichtes, unreines, poröses usw.) Material bei 1 312 Reifen = 31,34 %, sprödes Material bei 796 Reifen = 19,01 % und Temperatureinwirkung (niedrige Temperatur, Temperaturwechsel) bei 652 Reifen = 15,57 %, gegen 32,75 % bezw. 16,41 % bezw. 16,87 % im Jahre 1888.

Von je 10 000 der im ganzen im Betriebe vorhanden gewesenen Radreifen und Vollrädern sind 27 gebrochen.

Der Landes-Eisenbahnrath

hielt unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Brefeld am 13. d. Mts. eine Sitzung ab. Die Versammlung ehrte, nach der „Fr. Ztg.", zunächst das Andenken der verstorbenen Mitglieder, Graf v. Hake und Ritterschaftsdirektor v. Wedell-Malchow, durch Erheben von den Sitzen. — Der Antrag von Posen auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Draht, Drahtstifte und Ketten von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Posen wurde abgelehnt, ebenso der Antrag auf Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit von Nordhausen nach Stuttgart und der Antrag auf Ausnahmetarife für Braunkohlen von Liebenwerda. Betreffs des Antrages, Torfstreu und Torfmüll in den allgemeinen Ausnahmetarif für geringwerthige Rohstoffe aufzunehmen, wurde von Befürwortung abgesehen. — Die Vorlage des Ministeriums, betreffend die einheitliche Regelung der für Stärke und Kartoffelmehl usw. zur überseeischen Ausfuhr bestehenden Ausnahmetarife, wurde angenommen mit dem Zusatzantrage, dem Herrn Minister die Ermässigung des einheitlichen Tarifs auf die Sätze des Spezialtarifs III zur Erwägung zu stellen. — Von 9 Mitgliedern des Rathes war im Dezember 1889 der Antrag gestellt, die baldige Einführung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Braunkohlen, Brennholz und Torf zu befürworten, wie solcher in der Vorlage vom 17. September 1889 im Prinzip durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zugesichert worden ist. Hierzu beantragten dieselben Mitglieder neuerdings, die Artikel Erze und Steinkohlen in vorstehenden Antrag aufzunehmen, da wirthschaftliche Bedenken, wie solche s. Z. geltend gemacht wurden, nicht mehr aufrecht erhalten werden können. Eine Frachtermässigung für wichtige Massenartikel des allgemeinen Verbrauchs könne nur segensreich auf alle wirthschaftlichen Verhältnisse einwirken. — Die Abstimmung über Frachtermässigung für Steinkohlen und Erze konnte am 13. d. Mts. nicht erfolgen, da der Antrag erst der Vorberathung des ständigen Ausschusses zu unterbreiten wäre. Der Antrag auf Frachtermässigung für Braunkohlen, Brennholz und Torf war von der Mehrheit des Ausschusses nicht befürwortet worden, weil gegen die Trennung der Braunkohlen von den Steinkohlen in tarifarischer Beziehung wirthschaftliche Bedenken erhoben wurden. Trotz eingehender Begründung, dass für Brennholz, Braunkohlen und Torf wirthschaftliche Bedenken nicht vorliegen, da diese Artikel nicht für industrielle Zwecke, sondern für den Hausbrand der weniger bemittelten Bevölkerung dienen, wurde der Antrag abgelehnt. — Die Beschlussfassung über den Antrag Damme-Danzig und Genossen, betreffend das Betriebsreglement, wurde vertagt, mit Rücksicht auf die geschäftliche Lage der Verhandlungen

über den Berner Entwurf eines Vertrages über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht. Nachdem dann noch für das verstorbene Ausschussmitglied Herrn v. Wedell-Malchow dessen bisheriger Stellvertreter, Konsul Stengel-(Provinz) Sachsen, gewählt war, wurde die nächste Sitzung des ständigen Ausschusses auf den 16. d. Mts. anberaumt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg: Gifhorn-Isenbüttel-Meine, Betriebseröffnung.

Am 1. Juli d. J. wird die Neubaustrecke Gifhorn-Isenbüttel-Meine dem Betriebe übergeben.

Die wirklichen Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen der neuen Bahnstrecke betragen:

von Gifhorn-Isenbüttel nach Rötgesbüttel . . 5,27 km
„ Rötgesbüttel nach Meine . . . . 4,25 „

Die neuen Stationen Rötgesbüttel und Meine werden für den unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Auch sind dieselben für die Annahme von Sprengstoffen geeignet. Die Einrichtung des Privatdepeschen-Verkehrs ist dagegen bis auf weiteres ausgesetzt worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld: Sarnau-Frankenberg und Bensberg-Hoffnungsthal, Betriebseröffnung.

Wie bereits in Aussicht gestellt war (siehe Nr. 47 S. 476 d. Ztg.) wird am 1. Juli die Linie Sarnau-Frankenberg für Personen- und Güterverkehr eröffnet. Am gleichen Tage wird auch die dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Bensberg-Hoffnungsthal der Neubaustrecke Bensberg-Immekeppel mit den Stationen Forsbach, Rösrath und Hoffnungsthal dem Betriebe übergeben worden. (Näheres siehe die Bekanntmachungen in dieser Nummer S. 499).

Verhältniss der Militär-Eisenbahn zum Staatsbahn-Wagenverband.

Mit der Königlichen Militär-Eisenbahn sind Vereinbarungen getroffen worden, nach welchen seitens derselben vom 1. Juli d. J. ab die Güterwagen des Staatsbahn-Wagenverbandes gleich den eigenen Wagen und seitens des Staatsbahn-Wagenverbandes die Güterwagen der Militär-Eisenbahn nach den im Staatsbahn-Wagenverband gültigen Bestimmungen behandelt werden. Die Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn wird als selbständiges Mitglied des Verbandes nicht aufgenommen und behalten auch die Güterwagen derselben das bisherige Eigenthumsmerkmal sowie die Nummern. Hinsichtlich der an den Güterwagen gegenseitig vorzunehmenden Reparaturen bleiben nach wie vor die Bestimmungen des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen maassgebend. Vom 1. Juli 1890 ab bilden hinsichtlich der Kurs- und Mietheberechnung die Preussischen Staatsbahnen einschliesslich der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen und der Königlichen Militär-Eisenbahn den übrigen Bahnen gegenüber ein einheitliches Netz. Die Berechnung und Vergütung der Laufmiethe von 0,02 ℳ für das Wagenkilometer kommt von dem oben genannten Zeitpunkte ab im Verkehr mit der Militär-Eisenbahn in Fortfall.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Die Verwaltung schlägt wieder die Vertheilung einer Dividende von 4,5 % für die Stammprioritäts-Aktien Lit. A und B, sowie für die Stammaktien vor.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte für 1889/90 betragen die Betriebseinnahmen des abgelaufenen Jahres 284 627 ℳ, die Betriebsausgaben 110 872 ℳ und mithin der Ueberschuss 173 755 ℳ. Von diesem Ueberschuss geht ab zur Rücklage in den Erneuerungsfonds 10 286 ℳ und zur Rücklage in den Reservefonds zur Instandhaltung der Bahn usw. 1 600 ℳ, zusammen 11 886 ℳ; es verbleiben demnach 161 869 ℳ, welche satzungsgemäss wie folgt zu verwenden sind: Verzinsung der verausgabten Prioritätsobligationen 4 500 ℳ, Staatseisenbahn-Steuer 2 317 ℳ, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 2 782 ℳ, 6 % Dividende an die Stammprioritäts-Aktien 35 640 ℳ, 5 % Dividende an die Stammaktien 20 000 ℳ, Tantieme 12 705 ℳ, Tilgung der Stammprioritäts-Aktien 83 500 ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 426 ℳ.

Hoyaer Eisenbahn.

Das Jahr 1889/90 ist nach dem Geschäftsberichte das günstigste, welches die Hoyaer Eisenbahn seit ihrem Bestehen zu verzeichnen hat, es lieferte einen reinen Ueberschuss von 12 841 ℳ. Es ist dies in erster Linie einem stärkeren Verkehr im allgemeinen, besonders dem Güterverkehr, zuzuschreiben.

Die Gesammteinnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahre betragen 49 974 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 4 986 ℳ); hierzu treten die aus dem Betriebsfonds vorschüssig gezahlten Mehrausgaben des Erneuerungsfonds mit 1 640 ℳ. Die Gesammtausgaben betragen einschliesslich der Rücklagen in die beiden Reservefonds, sowie der Verzinsung und Tilgung der Anleihe 38 834 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 1 094 ℳ). In der Gesammtausgabe sind 6 076 ℳ Ausgabe enthalten, welche dem Erneuerungsfonds zur Last fallen. Der Generalversammlung kann mithin ein reiner Ueberschuss von 12 841 ℳ (gegen 8 533 ℳ) im Vorjahre) zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 5 % für die Prioritäts-Stammaktien (wie im Vorjahre) und 4,5 % für die Stammaktien (gegen 1,6 % im Vorjahre) ausreicht.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Die Gesellschaft wird für das verflossene Geschäftsjahr eine Dividende von 5 % vertheilen.

Cronberger Eisenbahn.

Nach dem Rechenschaftsberichte betrugen in 1889 die Roheinnahme 132 845 ℳ (gegen 111 989 ℳ), die Betriebsausgaben 81 229 ℳ (gegen 68 924 ℳ). Die Verzinsung der Prioritätsobligationen erforderte 9 400 ℳ, die Tilgung derselben 2 000 ℳ, die Rücklage in den Erneuerungsfonds 13 489 ℳ, die Rücklage in den Betriebsreservefonds 507 ℳ und die Rücklage in den Reservefonds 1 119 ℳ. Die Steuer betrug 615 ℳ. Nachdem die Dividende von 5 % auf die Prioritätsaktien und 3 % Nachzahlung auf rückständige Dividenden aus früheren Jahren geleistet ist, bleiben noch 10 % rückständige Dividende nachzuzahlen.

Werra-Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr im abgelaufenen Geschäftsjahre eine befriedigende Mehreinnahme erzielt worden, aber auch die Betriebsausgaben haben infolge der Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne eine nicht unbedeutende Steigerung erfahren.

Auf der im Herbste 1886 eröffneten Sonneberg-Lauschaer Zweigbahn erhielt sich zwar ein lebhafter Verkehr, doch blieben die Einnahmen hauptsächlich durch Minderung des Personenverkehrs hinter denjenigen des Vorjahres zurück.

Auf der im Herbste 1888 eröffneten Nebenbahn Themar-Schleusingen nahmen erst gegen Mitte des abgelaufenen Geschäftsjahres die Massentransporte (Nutzholz- und Holzschnittwaaren) einen grösseren Aufschwung, während der Stückgutverkehr eine befriedigende Weiterentwickelung aufwies; das Ergebniss dieser Strecke steht daher noch bedeutend hinter der Veranschlagung zurück.

Es betrugen die Gesammteinnahmen 3 185 518 ℳ gegen 2 985 267 ℳ im Vorjahre, die Gesammtausgaben 2 153 902 (1 969 311) ℳ und der Ueberschuss 1 031 616 (1 015 956) ℳ.

Bei den angegebenen Ziffern des Vorjahres sind die durchlaufenden Buchungen hinsichtlich des Reservefonds, nämlich 21 432 ℳ Einnahme und 141 432 ℳ Ausgabe ausser Ansatz geblieben. Bezüglich der Ausgaben des Jahres 1889 ist in gleicher Weise verfahren worden.

Für das Jahr 1889 bleibt bestimmungsgemäss die Tilgung der Prioritätsanleihen noch ausgeschlossen, dagegen tritt die Verzinsung der Prioritätsanleihe III. Emission, wenn auch noch nicht im vollen Umfange, hinzu und gestattet das Gesammtergebniss des Jahres 1889 gleich wie im Vorjahre eine Dividende von 3 % des Aktienkapitals in Vorschlag zu bringen.

Die Nebenbahn Immelborn-Liebenstein wurde am 1. August 1889 eröffnet. Ende 1889 betrug die Gesammtlänge der Betriebsstrecke des Werrabahnunternehmens 207,1 km gegen 170,7 km im Jahre 1885. Die Verhandlungen mit der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der Nebenbahn von Coburg nach Rodach sind zu Ende geführt worden und konnte die Angelegenheit der ausserordentlichen Generalversammlung am 8. Mai d. J. zur Beschlussfassung unterbreitet werden. Der Bau der von der Meiningischen Regierung im Herbst 1887 in Angriff genommenen schmalspurigen Nebenbahn von Eisfeld nach Unterneubrunn wurde am 1. Mai d. J. eröffnet. Die Uebergabe des Dienstes in Lichtenfels an die Bayerische Verwaltung wird nach Perfektwerden des bezüglichen Vertrages voraussichtlich im Laufe dieses Jahres erfolgen. Die seit längeren Jahren behandelte und seit dem Jahre 1885 vorläufig zurückgestellte Frage über Herabsetzung des Personenfahrgeldes in der III. Wagenklasse von 5 ₰ für 1 km auf die Preussische Normaltaxe von 4 ₰ für 1 km wurde im Laufe des Berichtsjahres von neuem in Erwägung gezogen. Man glaubte dieser Maassnahme, welche seitens der Verwaltungsorgane der Werra-Eisenbahn im Interesse der Verkehrserleichterung stets als wünschenswerth betrachtet wurde, deren Verwirklichung aber bisher aus finanziellen Bedenken unterblieben musste, in Rücksicht auf die gegenwärtigen nicht ungünstigen Ertragsverhältnisse des Unternehmens näher treten zu sollen. Auf den in den letzten Jahren eröffneten 3 Nebenbahnen wurden sofort die oben angeführten niederen Grundtaxen eingeführt, und es erübrigt somit nur die Hauptbahn Eisenach-Lichtenfels und Zweigbahn Coburg-Sonneberg mit diesen gleichzustellen; letzteres ist mit dem 1. Januar d. J. ins Leben getreten. Vermuthlich wird hierdurch zunächst ein Einnahmeausfall im Personenverkehr eintreten, doch glaubt die Verwaltung zu der Hoffnung berechtigt zu sein, dass durch

die gebotene Verkehrserleichterung eine weitere Belebung des Personenverkehrs eintreten und damit der zur Zeit sich ergebende Verlust wieder ausgeglichen wird. Der satzungsmässige Reservefonds schliesst mit einem Bestande von 552 938 *M.* Im ganzen sind seit Eröffnung des Betriebes bis Ende 1889 3 382 285 *M.* zu Neu- und Vergrösserungsbauten auf der Strecke Eisenach-Coburg-Sonneberg, sowie zur Vermehrung und Ersetzung der Betriebsmittel verwendet. Der Wirthschaftsfonds von 350 000 *M.* ist zur Deckung einer Mehrausgabe auf den Bau der Sonneberg-Lauschaer Strecke im Betrage von 105 605 *M.* herangezogen worden, welcher Betrag demnächst zur Erstattung kommen wird.

Personenbeförderung nach den Nordseebädern.

Am 20. d. Mts. ist für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck von und nach Amrum, Helgoland, Munkmarsch, Norderney (über Cuxhaven), Westerland und Wyk auf Föhr unter Aufhebung der seitherigen Tarife vom 1. Juni bezw. 12. Juni 1888 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft getreten. Für den Verkehr von und nach Helgoland kommen fortan Fahrkarten zur Verausgabung, die auf der Strecke Hamburg-Cuxhaven und umgekehrt sowohl mit der Eisenbahn über Stade als auch mit dem Dampfschiff „Freia" benutzt werden können. Das letztere führt nur eine Klasse. Sofern die für die III. Wagenklasse gültigen Fahrkarten auf der genannten Strecke zur Fahrt mit dem Dampfschiff „Freia" benutzt werden, ist für jede einzelne Fahrt an Bord des Schiffes eine Zusatzkarte zum Preise von 2 *M.* zu lösen. Ferner wird vom Tage der Einführung des neuen Tarifes an die Einrichtung getroffen, dass die im Verkehr nach Amrum, Westerland und Wyk ausgegebenen Sommerkarten, sofern dieselben zur Hinfahrt mit der Eisenbahn benutzt worden sind, zur Rückfahrt bis Hamburg auf dem Wasserwege mit Dampfschiff „Freia", und für den Fall, dass die Hinfahrt mit letzterem Dampfschiff bewirkt worden ist, zur Rückfahrt mit der Eisenbahn benutzt werden können. Zu dem Zwecke sind die Fahrkarten bei den in Amrum, Westerland und Wyk errichteten Fahrkarten-Ausgabestellen umzutauschen. Bei den für die Eisenbahn in der III. Wagenklasse gültigen Fahrkarten hat in diesen Fällen eine Nachzahlung des Preisunterschiedes für die Dampfschiffsstrecke stattzufinden. Auf Dampfschiffsfahrkarten hat Nachzahlung in solchen Fällen, wo die Eisenbahn benutzt werden soll, nur dann zu erfolgen, wenn die Fahrt in I. Wagenklasse beabsichtigt wird.

Deutsch-Skandinavische Eisenbahnkonferenz.

Der „Voss. Ztg." wird aus Christiania geschrieben: Die Skandinavisch-Deutsche Eisenbahnkonferenz hat ihre Verhandlungen schnell erledigt. Schon in der Sitzung am 12. d. Mts. ist das Protokoll unterschrieben und dann beschlossen worden, die nächste Konferenz im künftigen Frühjahre in Hamburg zu halten. Das von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona vorgelegte Programm war sehr umfangreich; es handelte sich um Feststellung gewisser Anordnungen für den Verkehr zwischen Skandinavischen und Deutschen Stationen, wie derselbe, nachdem die Dampffähre zwischen Helsingborg und Helsingör fertig geworden (vermuthlich zum Herbst 1891) und der Bahnhof der letzteren Stadt nach dem Hafen verlegt ist, ohne Umladen in Wagen, die von Schwedischen und Norwegischen Stationen über die beiden Belte und dann von Fredericia über Wamdrup nach Deutschland gehen, stattfinden kann. Ausserdem werden noch Dampfschiffslinien zwischen Frederikshavn (Nordjütland) und Schweden-Norwegen und zwischen Kopenhagen und dem am Sunde gelegenen Schoonenschen Küstenorte geplant. Die Güterbeförderung auf der Linie Gothenburg-Frederikshavn-Wamdrup bleibt übrigens aufrecht erhalten, auch wenn die neue Route eröffnet worden ist.

Düsseldorfer Pferdebahn.

Der Abschluss zeigt in den Ergebnissen des Betriebsjahres 1889 gegen das Vorjahr einen erfreulichen Aufschwung. Die Jahreseinnahmen belaufen sich auf 302 694 Frcs. gegen 243 575 Frcs. im Vorjahre, und hat auch naturgemäss der Betriebsgewinn gegen 1888 zugenommen. Derselbe stieg von 72 169 Frcs. im Jahre 1888 auf 106 563 Frcs. Der Vorschlag des Verwaltungsrathes geht dahin, diese ganze Summe zu Abschreibungen zu verwenden. Die Anzahl der täglich beförderten Personen betrug durchschnittlich auf 1 km Bahn 711 im Monate Juni, der sich auch im finanziellen Ergebniss als der günstigste des ganzen Betriebsjahres auswies; im Monate Februar erreichte sie mit 321 beförderten Personen den niedrigsten Stand.

Internationale Eisenbahn-Winterfahrplankonferenz für 1890/91.

Stuttgart, im Juni 1890.

Die Konferenz, welche am 17. Juni in Stuttgart im grossen Saale des Königsbaus ihren Anfang nahm, war von gegen 100 Delegirten für etwa 60 Mitteleuropäische Eisenbahnverwaltungen und Dampfschifffahrtsgesellschaften besucht. Den Vorsitz führte Oberfinanzrath Dopffel, provisorischer Vorstand der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen. Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildete der von der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen gestellte Antrag, den Sommerfahrplan von 1891 an nicht erst am 1. Juni, sondern am 1. Mai allgemein ins Leben treten zu lassen. Der Antrag wurde mit dem seit mehreren Jahren sich stetig steigernden Verkehr begründet. Er wurde vom Vertreter der Bayerischen Staatsbahnen unterstützt, während die Vertreter Oesterreichischer Bahnen Bedenken dagegen geltend machten. Der Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin stimmte zwar den Gründen der antragstellenden Verwaltung zu, er gab aber der Ansicht Ausdruck, dass sich ein endgültiger Beschluss erst fassen lasse, wenn bei allen Verwaltungen mit durchgehendem Verkehr Einverständniss herrsche. Es erscheine zweckmässiger, den Antrag dahin zu ändern, dass als der Wunsch der Konferenz ausgesprochen werde, die geplante Aenderung einzuführen. Nachdem der Vertreter der Sächsischen Staatsbahnen den Antrag dementsprechend geändert hatte, wurde darüber abgestimmt. Die Abstimmung ergab die Ablehnung mit 32 gegen 26 Stimmen. Einige Verwaltungen enthielten sich der Stimmabgabe. Als Ort für die Sommerfahrplankonferenz für 1891 wurde Berlin gewählt, welches mit Köln im Vorschlag war. Am gleichen Tag wie am Tag vor und nach der Hauptkonferenz fanden noch Gruppenverhandlungen statt.

Bei dem Festmahl im Hotel Marquardt brachte der Vertreter der Oesterreichischen Regierung, Rath Saling von Wien den ersten Toast auf Seine Majestät den König von Württemberg, dem Herrscher dieses schönen Landes, dem Vater des gut Deutsch fühlenden Württembergischen Volkes, aus. Geheimrath Illing von Breslau widmete sein Glas der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen, welche den Gästen einen so schönen Empfang bereitet und den Aufenthalt in gewohnter Liebenswürdigkeit zu einem ausserordentlich genussreichen gemacht habe. Oberfinanzrath Dopffel-Stuttgart dankte für die seiner Verwaltung gewidmeten freundlichen Worte und gab der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck auf ein fortwährend gedeihliches Zusammenwirken auf dem von allen Kulturstaaten gewiesenen Boden der Förderung des Verkehrs. Er übermittelt der Versammlung die freundlichen Grüsse des am persönlichen Erscheinen verhinderten Ministerpräsidenten Dr. Freiherrn v. Mittnacht. Direktor Dietler hielt eine längere geistreiche Rede, in welcher er namentlich die Fortdauer der guten Beziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz hervorhob, welche ja auch in der in den Fahrplankonferenzen zu Tage tretenden Interessengemeinschaft einen wichtigen Stützpunkt finde. Sodann brachte noch Generaldirektionsrath Dr. Wehrmann-München einen Toast auf die Damen aus.

Nach dem Festmahl, bei welchem eine Militärmusik spielte, fuhren die Theilnehmer mittelst Sonderzuges zur Besichtigung der des Schönen so viel bietenden Schlösser Rosenstein und Wilhelma, deren Besuch Seine Majestät der König gestattet hatte.

Am 18. Juni veranstaltete die Württembergische Eisenbahnverwaltung für die Gäste einen Sonderzug nach dem reizend gelegenen Urach, wo sie von der Stadtverwaltung und Bevölkerung aufs Liebenswürdigste aufgenommen wurden.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte dieser Gesellschaft für das Jahr 1889 umfassten sämmtliche Hauptlinien derselben unverändert 439 km. Hiervon kommen: a) auf die eigenen Linien der Gesellschaft (Amsterdam-Rotterdam, Velsen-Ymuiden und Amsterdam-Hilversum-Zutfen mit Zweigbahn von Hilversum nach Utrecht) 232,5 km und b) auf die gepachteten Linien Helder-Zaandam-Enkhuizen (Nordholländische Staatsbahn), Amersfoort-Kesteren (Staatsbahn) und Zutfen-Winterswyk (Niederländisch-Westfälische Eisenbahn) 131,2 bezw. 31,5 und und 43,5 km. — Ausserdem führt die Gesellschaft den Betrieb der 131,9 km langen Linien der Geldersch-Overyselschen Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Winterswyk-Zevenaar, Deutichem-Ruurlo und Borkelo-Enschede), der 112,6 km langen Linien der Königlich Niederländischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Hattem-Diezen und Apeldoorn-Deventer-Almelo), der 20,7 km langen Lokalbahn Hoorn-Medemblik und seit 1. Juni 1889 der 8,8 km langen Eisenbahn von Haarlem nach Zandvoort. Weiter werden noch von der Gesellschaft die Dampftramways von Beverwyk nach Wyk am Zee, von Bussem nach Huizen, von

Lichtenvoorde nach Groenlo, von Leiden nach Katwyk und Noordwyk (Rynlandsche Dampftramway) und vom Haag nach Scheveningen betrieben. Die Länge sämmtlicher Dampftramways betrug 41,9 km.

Auf sämmtlichen Hauptlinien wurden im Berichtsjahre 7 704 702 gegen 7 508 032 Personen in 1888 befördert. Hiervon entfallen auf den Lokalverkehr 6 893 406 Personen oder 89,47 % und auf den direkten und Transitverkehr 811 296 Personen oder 10,53 %. Ausserdem gelangten 7 003 (6 851) t Gepäck, 23 729 (24 048) t Expressgüter, 25 277 (24 486) t Eilgüter, 63 055 (61 615) t Stückgüter, 1 469 237 (1 383 246) t Wagenladungsgüter, 192 850 (219 066) Stück Vieh und 1 188 (1 465) Equipagen zur Beförderung.

Von den Reisenden wurden im ganzen 207 376 015 km, von jedem Reisenden somit durchschnittlich 26,92 km zurückgelegt, und zwar benutzten von denselben 10,74 % die I., 22,92 % die II. und 66,34 % die III. Wagenklasse.

Die Einnahmen betrugen: a) aus dem Personenverkehr 4 493 273 (4 303 987) fl., b) aus dem Gepäckverkehr 70 924 (69 070) fl., c) aus dem Expressgutverkehr 375 607 (374 126) fl., d) aus dem Eilgutverkehr 152 236 (145 614) fl., e) aus dem Frachtgutverkehr 1 877 133 (1 947 728) fl. und f) aus dem Viehverkehr 122 987 (126 604) fl. Sämmtliche Einnahmen der Hauptlinien beziffern sich auf 7 681 109 fl. = 16 703 fl. für 1 km Betriebslänge und 1,57 fl. für 1 Zugkm, gegen 7 384 076 fl., 16 138 fl. und 1,55 fl. im Jahre 1888.

Die Eisenbahn Haarlem - Zandvoort und die Lokalbahn Hoorn - Medemblik vereinnahmten insgesammt 46 171 bezw. 29 828 fl.

Verausgabt wurden: für den Bahndienst 1 037 069 (1 064 723) fl., die Maschinen- und Wagenverwaltung 1 511 328 (1 377 869) fl., den Fahrdienst und die Transportverwaltung 1 363 061 (1 310 301) fl., den allgemeinen Dienst 451 288 (367 457) fl., überhaupt 4 362 747 (4 120 350) fl. = 9 394 (8 971) fl. für 1 km Betriebslänge. Es betrugen daher die Betriebsausgaben 56,24 (55,58) % der Einnahmen.

Weiter wurden verausgabt: für Verzinsung der Anleihen 1 305 535 (1 356 622) fl., Tilgung derselben 185 000 (244000) fl., Wagenmiethe und Wagenreparaturen 202 079 (199 887) fl., Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 42 401 (42 388) fl., sowie Pachtzins: 1. für die Staatsbahnen 261 519 (251 492) fl., 2. für die Linie Zutfen - Winterswyk 134 013 (117 918) fl., 3. für die Geldersch-Overyselschen Lokalbahnen 123 285 (109 218) fl., 4. für die Lokalbahn Hoorn-Medemblik 15 000 (15 000) fl., 5. für die Eisenbahn Haarlem - Zandvoort 18 503 fl. und 6. für die Eisenbahn Nymegen-Cleve 46 606 (42 116) fl., ferner an Betriebskosten der Linie Nymegen - Cleve 22 641 (22 148) fl. Zu der Dampfschifffahrt-Verbindung Stavoren-Enkhuizen wurde wie im Vorjahre ein Zuschuss von 50 000 fl. geleistet. Ferner wurden für Abschreibungen 207 060 (296 676) fl., für Patentsteuer 23 425 (23 425) fl., für Versicherungsprämien 11 787 (10 800) fl. und für ausserordentliche Belohnungen an Beamte 7 100 (5 620) fl. verausgabt. Die Dividende betrug für die Aktie 64 (61) fl.

Der finanzielle Stand der Gesellschaft war folgender: Das Aktienkapital betrug 15 000 000 fl., die Anleihen bezifferten sich auf 43 921 000 fl., wovon 3 143 000 fl. getilgt und 4 458 000 fl. noch nicht begeben waren. Das Anlagekapital im ganzen betrug 51 200 171 fl.

Auf den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampfstrassenbahnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

a) Beverwyk - Wyk am Zee. Die 4 km lange, für den Personenverkehr vom 1. Mai bis 14. Oktober eröffnete, dem Wagenladungs - Güterverkehr während des ganzen Jahres dienende Linie beförderte 37 218 (32 400) Personen, 12 836 (8 655) kg Gepäck, 30 312 (22 863) kg Stückgüter und 1 197 (1 292) kg Frachtgüter. Aus dem Personenverkehr erzielte dieselbe eine Einnahme von 4 863 (4 329) fl. und aus dem Güterverkehr 2 302 (2 759) fl., überhaupt 7 222 (7 185) fl. = 4,07 (4,04) fl. für das Tagkilometer, während die Betriebskosten 5 671 (5 689) fl. erforderten.

b) Lichtenvoorde-Groenloo. Auf dieser 4 km langen Strecke betrug der Verkehr 19 045 (19 873) Personen und 909 (844) t Güter, wofür im Personenverkehr 2 427 (2 519) fl. und im Güterverkehr 1 984 (1 902) fl., überhaupt 4 716 (4 621) fl. = 3,23 (3,15) fl. für das Tagkilometer vereinnahmt und an Betriebskosten 3 720 (3 993) fl. verausgabt wurden.

c) Rynlandsche Dampftramway. Die 8,6 km lange Linie beförderte 312 833 (303 333) Personen und 1 158 (1 061) t Güter. Die dafür erzielten Einnahmen bezifferten sich im Personenverkehr auf 48 864 (47 711) fl. und im Güterverkehr auf 4 429 (4 382) fl., überhaupt 53 833 (52 522) fl. = 16,39 (15 94) fl. für das Tagkilometer, während die Betriebskosten 29 167 (28 757) fl. betrugen.

d) Nordwyksche Dampftramway. Die Einnahmen der 17 km langen Linie, welche 58 657 Personen und 492 (374) t Güter beförderte, betrugen im Personenverkehr 8 505 (8 165) fl. und im Güterverkehr 1 214 (1 283) fl.; überhaupt 9 798 (9 528) fl. = 3,26 (3,16) fl. für das Tagkilometer. An Betriebskosten wurden 8 083 (8 111) fl. verausgabt.

e) Bussum-Huizen. Auf der 6 km langen Strecke betrug der Verkehr 46 623 (44 176) Personen und 1 564 (1 621) t Güter. Vereinnahmt wurden auf derselben aus dem Personenverkehr 6 391 (6 061) fl. und aus dem Güterverkehr 4 529 (4 243) fl., überhaupt 11 055 (10 444) fl. = 4,81 (4,53) fl. für das Tagkilometer. Die Betriebsausgaben erforderten 7 543 (8 364) fl.

f) Haag-Scheveningen. An Einnahmen erzielte die 9,5 km lange Linie 108 372 (95 995) fl. = 32,99 (29,14) fl. für das Tagkilometer. Davon entfallen 50 946 (47 605) fl. auf den Personen- und 56 525 (47 207) fl. auf den Güterverkehr. Befördert wurden 399 012 (376 496) Personen, 107 (84) t Gepäck, 250 (244) t Expressgüter und 66 710 (65 741) t Eil- und Frachtgüter.

Die Französische Nordbahn im Jahre 1889.

Wie der der Generalversammlung am 24. April d. J. erstattete Geschäftsbericht ausführt, sind in dem Berichtsjahre drei Verträge mit dem Staate geschlossen worden. Der erste — am 31. Mai 1889 geschlossen und durch Gesetz vom 7. Februar 1890 genehmigt — betrifft diejenigen vom Staate gebauten und der Nordbahn gemäss Artikel 2 des Vertrages vom 5. Juni 1883 überwiesenen Linien, welche bis zum 1. Januar 1884 dem Betriebe noch nicht übergeben waren. Der neue Vertrag bestimmt nun, dass die für diese Linien verausgabten bezw. bis zu ihrer vollständigen Fertigstellung noch zu verausgabenden Beträge, unter denselben Bedingungen wie diejenigen für die Anschlussbahnhöfe von der 90 Millionen Francs betragenden Beihilfe, welche gemäss Artikel 1 des Vertrages von 1883 seitens der Gesellschaft dem Staate zur Verfügung gestellt wurde, abgezogen werden sollen.

Infolge eines von der Generalversammlung des Vorjahres genehmigten Vertrages, betreffend die Erwerbung der Nordostbahn-Konzessionen, waren an dem Vertrage vom Jahre 1883 verschiedene — den wesentlichen Inhalt übrigens nicht berührende — Aenderungen vorzunehmen; dies geschah durch Vertrag vom 29. Juni 1889, welcher zugleich mit dem ebengenannten Konzessions-Ueberlassungsvertrag durch Gesetz vom 7. Februar 1890 genehmigt wurde.

Der dritte Vertrag, welcher nebst dem Bedingnisshefte durch Erlass vom 18. November 1889 genehmigt wurde, betrifft die Konzession für die Hafenbahnen in Calais und hält sich in den bisher üblichen Formen namentlich für die Häfen Rouen und Tréport.

Im Jahre 1882 schlug die Nordbahn behufs Erleichterung der direkten Ueberführung der Reisenden und der Indischen Post im Verkehre Calais-Marseille dem Ausschuss der Grossen Gürtelbahn vor, eine der letzteren auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1875 konzessionirte Zweigbahn zwischen den Bahnhöfen Stains (Grosse Gürtelbahn) und Pierrefitte (Linie Paris-Chantilly-Creil) ihrerseits auszuführen. Da die Grosse Gürtelbahn auf dieses Anerbieten einging, so wurde die Zweigbahn auf Kosten der Nordbahn gebaut, von ihr betrieben und auch unterhalten, am 2. Mai 1889 forderte indessen der Minister der öffentlichen Arbeiten die Nordbahn auf, das Verhältniss dieser der Grossen Gürtelbahn und nicht der Nordbahn konzessionirten Abzweigung mit dem Gesetze in Uebereinstimmung zu bringen. Infolge dessen schlossen die beiden Gesellschaften, zumal der Minister die Zweckmässigkeit der getroffenen Anordnung nicht in Abrede gestellt hatte, einen Vertrag, durch welchen der Nordbahn die Konzession für die genannte Zweigbahn übertragen und diese selbst in das ältere Netz der Gesellschaft aufgenommen wurde. Dieser Vertrag, welcher die Zustimmung der Generalversammlung der Grossen Gürtelbahn bereits erhielt, bedarf noch der gesetzlichen Anerkennung.

Der Generalrath des Norddepartements hat in seiner Sitzung vom 19. Februar 1890 einem Herrn Lambert eine etwa 41 km lange schmalspurige Lokalbahn von Bergues nach Hondeghem bezw. nach Hazebrouck mit Abzweigung nach Hondschoote konzessionirt. Der Konzessionsinhaber wandte sich an die Nordbahngesellschaft mit der Bitte, diesem ihrem Netze als Zufuhrbahn dienenden Unternehmen ihre finanzielle Unterstützung unter den Bedingungen, welche auf die demselben Unternehmer in den Departements des Pas de Calais und der Oise konzessionirten Lokalbahnen Anwendung fanden, zu gewähren. Der von der Nordbahn gegen Ueberlassung der Zinsbürgschaften, welche die in Bildung begriffene Gesellschaft vom Departement oder vom Staate erhalten wird, zu leistende Vorschuss ist auf höchstens 45 000 Frcs. für das Kilometer, zusammen also 1 900 000 Frcs. veranschlagt. Der mit dem Unternehmer abzuschliessende Vertrag bedarf noch der Zustimmung durch ein die Verrechnung der bezüglichen Gelder bestimmendes Gesetz.

Von den Neubauten ist im Jahre 1889 keine Linie dem Betriebe übergeben worden. Die Linie Cateau-Laon, auf

der Theilstrecke Laon-Sains-Richaumont bereits eröffnet, befindet sich zwischen Sains-Richaumont und Cateau noch im Bau. Von der Linie Laon-Liart sind noch 17 km zwischen Rozoy und Liart fertigzustellen; die Arbeiten befinden sich im Gange, doch ist ein bedeutender Tunnel herzustellen, übrigens hat die Verzögerung der Eröffnung kaum Nachtheile im Gefolge, da die Linie wirklichen Werth erst nach Vollendung der der Ostbahn konzessionirten Strecke Liart-Mézières haben wird. Die Ausführung der kleinen Linie von Ormoy nach dem Ourcqthale ist abhängig von dem Bau der Anschlusslinie des Ostbahnnetzes. Bezüglich der Linien Don-Templeuve, Denain-St. Amand, Haubourdin - St. André und Roubaix - Grenze stehen noch die endgültigen Entscheidungen der Regierung aus. Die der Gesellschaft im Jahre 1883 unter Vorbehalt konzessionirten Linien Armentières - Tourcoing - Roubaix, Avesnes - Sars-Poteries und Wimy-Guise sind noch nicht für gemeinnützig erklärt.

Die Anlagekosten-Rechnung, welche sich für die Französischen Linien Ende 1888 auf 1 344 331 283,89 Frcs. belief, schliesst Ende 1889 mit 1 361 316 489,31 Frcs. ab, hat sich also um 16 985 205,42 Frcs. erhöht.

Die Betriebsergebnisse zeigen in allen Punkten aussergewöhnliche Erscheinungen; denn einerseits sind die Einnahmen — Dank der Weltausstellung — in ausserordentlichem Maasse gewachsen, andererseits haben sich die Ausgaben infolge von umfangreichen Ausbesserungsarbeiten mehr als gewöhnlich erhöht. Nichtsdestoweniger erlaubt die Vermehrung des Reinertrages einen höheren Gewinn zu vertheilen und ausserdem noch die Lage der Gesellschaft durch verschiedene Tilgungen sowie aussergewöhnliche Rücklagen zu verbessern.

Die Länge des Netzes betrug Ende 1889 3 593 km und hat sich um 3 km infolge der Eröffnung von Abzweigungen gegen das Vorjahr erhöht; doch berechnet sich die durchschnittliche Betriebslänge nur mit 3 591 km (3 522 km in 1888).

Die Leistungen der Züge haben 41 365 010 km betragen, d. s. 3 293 705 km mehr als im Vorjahre, und zwar 1 680 673 km von Personen- und 1 613 032 km von Güterzügen. Die Ausstellung ist aber nicht der einzige Grund der mehr gefahrenen Personenzugkilometer, auch die Entwickelung des Vorortverkehrs von Paris war die Veranlassung zu 354 000 km und die Einrichtung leichter oder Omnibuszüge auf den Hauptbahnstrecken diejenige zu etwa 586 000 km.

Die Einnahmen des Gesammtnetzes haben 191 285 247,27 gegen 171 370 416,35 Francs betragen. Zu den Gesammteinnahmen trugen bei die Reisenden 61 346 856,65 Frcs., Gepäck 1 805 395,15, Hunde 94 689,41, Eilgut 8 656 661,31, Postbeförderung 401 590,75, Fahrzeuge 54 249,70, Pferde 329 406,44 und „Postpackete" 1 354 970,22, also die gesammte Eilbeförderung 74 043 819 Frcs., alsdann Frachtgut 109 632 297,19, Vieh 2 411 893,75, Lagergeld 428 713,06, sonstige Nebeneinnahmen 824 354,59, also der gesammte Frachtgutverkehr 113 297 258,59 Frcs., endlich verschiedene Einnahmen 3 944 169,05 Frcs. Von der 19 914 830,92 Frcs. betragenden Einnahmevermehrung entfallen auf den Personenverkehr 11 323 232,98 Frcs, auf den Eilgutverkehr 87 971,31 Frcs., auf den Frachtgutverkehr nebst Nebeneinnahmen 6 846 253,85 Frcs. und auf verschiedene Quellen 1 657 372,79 Frcs.

Im Personenverkehr ist die gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme fast ausschliesslich durch die Ausstellung veranlasst; denn vom 1. Mai bis 6. November 1889 betrug die Einnahmevermehrung 11 098 000 Frcs. gegen 1888, während dieselbe im Jahre 1878 in dem gleichen Zeitraum gegen das Vorjahr nur 8 299 364 Frcs. ausmachte. Vom 1. Mai bis 6. November sind im Pariser Bahnhofe der Nordbahn angekommen und abgefahren im Ausstellungsjahre 1889 7 007 453 Personen gegen 5 584 157 im Vorjahre und im Ausstellungsjahr 1878 4 885 177 Personen gegen 3 979 846 im Vorjahre; hiervon entfallen auf den Binnenverkehr 6 447 907 in 1889 gegen 5 339 083 in 1888 und 4 412 730 in 1878 gegen 3 787 507 in 1877, dagegen auf den zwischenstaatlichen Verkehr 559 546 in 1889 gegen 245 074 in 1888 und 472 447 in 1878 gegen 192 339 in 1877. Von den ausländischen Reisenden entfielen im Jahre 1889 auf England 224 847 (gegen 195 355 in 1878), auf Belgien 249 815 (178 897), auf Deutschland 56 654 (68 559), auf Holland 24 228 (25 907) und auf Russland 4 002 (3 729); ausser von Franzosen ist also die 1889er Ausstellung stärker besucht worden von Engländern, Belgiern und Russen, dagegen schwächer von Deutschen und Holländern als diejenige von 1878.

Die Frachtgutsendungen haben im Berichtsjahre an Kohlen und Koks 9 883 005 t (9 324 470 t in 1888) betragen und 39 759 205,50 (37 611 523,35) Frcs. eingebracht; an anderen Waaren sind 12 326 288 (11 052 972) t befördert bei einer Frachteinnahme von 69 701 696,69 (65 190 127,34) Frcs. Die Kohlen- und Kokssendungen hatten ihren Ursprung zu 74,3 (72,1) % in dem Kohlenbecken der Departements Nord und Pas de Calais, zu 22,9 (24,8) % in Belgien, zu 1,6 (1,7) % in England und zu 1,2 (1,4) % in Deutschland; der Antheil der Französischen Kohle ist daher auf Kosten der ausländischen bedeutend gewachsen. Von andern Waaren als Brennstoffe ist die stärkste Tonnenzunahme bei Zuckerrüben (320 000 t), Rohzucker (177 000 t), Phosphaten aus dem Departement der Somme (117 000 t) und Erzen (50 000 t) zu verzeichnen.

Gegen das Jahr 1883, also vor Neuordnung des Tarifwesens, welche auf Grund des Vertrages mit dem Staat im Jahre 1883 erfolgen musste, beträgt im Frachtgutverkehr die Tonnenzunahme für Kohlen 1 630 801 t mit einer Mehreinnahme von 5 000 378,49 Frcs. und für andere Waaren 1 648 730 t mit einer Mindereinnahme von 1 787 704,97 Frcs. Gegenwärtig beträgt der durchschnittliche Kilometertarif für Kohlen 3,42 Cts., für andere Waaren 6,37 Cts. und für alle Frachtgutsendungen 4,85 Cts.; nach den Berechnungen der Verwaltung sind diese Sätze niedriger als die von den Deutschen Bahnen eingehobenen.*)

Die Ausgaben betrugen im Berichtsjahre 91 846 729,85 Frcs. (48,01 % der Einnahmen) gegen 77 780 090,43 Frcs. (45,38 %) im Vorjahre; die Gesammtausgabe vertheilt sich auf die allgemeine Verwaltung mit 3 877 484,20 (— 165 774,54) Frcs., auf die Betriebsverwaltung (1. Abtheilung) mit 31 219 629,34 (+ 3 184 109) Francs, auf die Zugförderung und Unterhaltung der Betriebsmittel (2. Abtheilung) mit 35 511 904,75 (+ 4 438 098,70) Frcs., endlich auf die Bahnbewachung und Unterhaltung mit 21 237 711,56 (+ 6 610 206,26) Frcs.

Der direkte Nutzen des Staates an dem Nordbahnunternehmen stellte sich im Berichtsjahre auf 40 001 528,68 (36 641 228,01) Frcs. und zwar entfallen hiervon 28 011 356,97 (24 933 693,04) Frcs. auf erhobene Steuern und 11 990 171,71 (11 707 534,97) Frcs. auf ersparte Fracht für unentgeltlich oder zu ermässigten Preisen beförderte Sendungen.

Die theilweise eröffneten Linien, und zwar die Linie Thiant-Lourches (12 km), von der Linie Cateau-Laon die Theilstrecke Laon-Sains (36 km) und von der Linie Laon-Liart die Theilstrecke Laon-Rozoy (41 km), zusammen also 89 km, welche gemäss Artikel 16 des Uebereinkommens vom 5. Juni 1883 für die Baurechnung zu betreiben sind, haben 486 608,38 Frcs. an Einnahmen ergeben, aber 562 759,61 Frcs. an Ausgaben verursacht; der Fehlbetrag von 76 151,23 Frcs. ist gleich wie die durch die Verzinsung und Tilgung des verwendeten Kapitals entstandenen Kosten in Höhe von 837 345,03 Frcs. auf die Anlagekosten dieser Linien verrechnet.

Die Linie Amiens-Rouen ergab eine Einnahme von 5 045 848,39 Frcs., eine Ausgabe von 2 904 403,53 Frcs., also einen Reinertrag von 2 141 444,86 Frcs.; von diesem letzteren stehen der Nordbahn ⅔, also 1 427 629,91 Frcs. zu, da aber die Verzinsung und Tilgung des Nordbahnantheils an den bezüglichen Anlagekosten 2 191 874,62 Frcs. erfordert, so ergibt sich ein Fehlbetrag von 764 244,71 Frcs.

Die Belgische Nordbahn erzielte eine Betriebseinnahme von 15 846 544,69 Frcs., von der die Ausgaben 6 751 563,42 Francs, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 5 163 560,87 Frcs. verzehrten, so dass ein Reinertrag von 3 931 420,40 Frcs. verblieb.

Der Reinertrag aller für die Betriebsrechnung betriebenen Französischen Linien der Nordbahn beträgt 97 373 223,79 Francs., hierzu treten ⅔ des Reinertrages der Linie Amiens-Rouen mit 1 427 629,91 Frcs.; von der 98 800 853,70 Frcs. betragenden Summe kommen in Abzug: 1. die Zinsen und der Tilgungsbetrag der Schulden sowie der Antheilscheine = 67 138 010,89 Frcs., 2. der Verlust bei dem Betriebe der beiden Pariser Gürtelbahnen = 548 360,06 Frcs., 3. der durch die Theilnahme der Nordbahn bei verschiedenen Eisenbahnunternehmungen verursachte Verlust = 532 460,51 Frcs., 4. eine Summe von 2 000 000 Frcs. behufs Deckung von Ausgaben, welche infolge irrthümlicher Auslegung des Uebereinkommens vom Jahre 1883 am 31. Dezember 1883 als Anlagekosten verrechnet wurden, 5. ein Betrag von 2 851 000 Frcs. behufs Deckung der in den Jahren 1884 und 1885 entstandenen Betriebsfehlbeträge der durch das Uebereinkommen vom Jahre 1869 konzessionirten Linien Arras-Etaples und Bethune-Abbeville, welche gleichwie die Fehlbeträge der durch das Uebereinkommen von 1875 konzessionirten Linien als Anlagekosten verrechnet worden waren. Nach Abzug dieser Beträge verbleibt für die Französischen Linien ein verfügbarer Reinertrag von 25 731 022,24 Frcs.; hierzu tritt der Reinertrag der Belgischen Nordbahn mit 3 931 420,40 Frcs. Von dem 29 662 442,64 Francs betragenden Gesammtertrag werden 28 350 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 54 Frcs. auf jeden Antheilschein (ausser den bereits bezogenen 16 Frcs. Zinsen) und 1 312 442,64 Frcs. zu ausserordentlichen Rücklagen, deren Höhe Ende 1889 sonach 8 356 259,28 Frcs. beträgt, verwendet.

Die der Genehmigung durch die Generalversammlung bedürfenden Bestimmungen der Beamten-Ruhegehaltskasse sollen einer theilweisen Aenderung unterzogen werden. Die Angestellten der Nordbahn haben zwei ganz verschiedene Ruhegehaltskassen; die eine bilden sie sich selbst durch Einzahlung von 3 % ihres Gehalts in die staatliche Alters-Versorgungskasse, wobei sie die Verfügung über ihre Einlage auch

*) Es ist das Jahr 1888 zu Grunde gelegt, aber nicht angegeben, von welcher Deutschen Verwaltung die Betriebsergebnisse zur Vergleichung herangezogen worden sind.

im Falle der Dienstkündigung behalten; die andere ist durch die Gesellschaft aus deren eigenen Mitteln und ohne Beitrag der Beamten zu den Kosten eingerichtet. Behufs Deckung der hierdurch entstehenden Lasten hat die am 30. April 1855 abgehaltene Generalversammlung die Ansammlung von Rücklagen durch die jährliche Vorwegnahme eines Einnahmeantheils in Höhe von 3% des Gesammtbetrages der Gehälter sowie durch die Zinsen des Bestandes beschlossen. Dieser Einnahmeantheil erscheint jetzt nicht mehr ausreichend und es soll für die Folge ein solcher von 9% des Gesammtbetrages der von den angestellten Beamten bezogenen Gehälter, also jährlich wenigstens 2 000 000 Frcs. für die Ruhegehaltskasse zurückgelegt werden; hierdurch wird zugleich eine bessere Stellung der Wittwen und Waisen der Beamten erzielt. Das Wittwengeld beträgt jetzt $^1/_3$ des Ruhegehalts ihres Mannes bezw. $^1/_3$ desjenigen Betrages, welchen der Mann als Ruhegehalt bezogen hätte, wenn er nicht im Dienst gestorben wäre; es ist dies dasselbe Verhältniss, welches durch Gesetz vom 9. Juni 1853 für die Wittwen der Staatsbeamten festgesetzt ist; die übrigen Französischen Eisenbahnverwaltungen haben aber das Wittwengehalt auf die Hälfte des Ruhegehalts des Mannes erhöht, welche Erhöhung vom 1. Mai 1890 auch für die Wittwen der Nordbahnbeamten eintreten wird. Ferner soll für diejenigen noch nicht 18 Jahre alten Waisen von Beamten, welche zur Zeit des Todes ihres Vaters auch bereits die Mutter durch den Tod verloren haben oder deren Mutter vor vollendetem 18. Lebensjahre stirbt — ein Fall, der bisher nicht vorgesehen war — das volle Wittwengeld als Waisengeld bezahlt werden. Kr.

Aus Italien.

Eröffnungen.

C e v a - O r m e a. Die Bauarbeiten auf der Theilstrecke Priola-Garessio sind soweit gefördert, dass dieselbe Mitte Juli eröffnet werden kann.

P a r m a - S p e z i a. Die Strecke P o n t r e m o l i - G u i n a d i, welche die Fortsetzung der bislang bis Pontremoli eröffneten Linie bildet, wird bereits im laufenden Jahre zur Eröffnung gelangen und wird der Bahnhof Guinadi bis zur Beendigung des Baues des grossen Tunnels von Borgallo den vorläufigen Abschluss bilden.

C a r r a r a - M a r m o r b a h n. Am 15. Mai, wurde die durch die wichtige Beschaffung des Marmors für Kunst und Industrie so werthvolle weitere Ausdehnung dieser Bahn dem öffentlichen Betrieb übergeben. Diese Verlängerung läuft von Piastravecchia nach Tarnone und theilt sich dort in zwei Arme: der eine zieht nach den Brüchen von Fantiscritti und Ravaccione nebst einigen Abzweigungen nach weiter entlegenen Bruchstellen, der andere nach den Anhöhen von Gioja und Colonnata. Die Länge der neuen Strecke beträgt 8 km und die Abzweigung zusammen 1 km; bei F a n t i s c r i t t i, R a v a c c i o n e und C o l o n n a t a sind Bahnhöfe gleichen Namens eingerichtet. Auf der Linie Piastravecchia-Ravaccione (6,6 km) ist ein Höhenunterschied von 238 m zu bewältigen, was eine Durchschnittssteigung von 3,6 % ergibt. Fast die Hälfte der neuen Strecke, 4 km, läuft in Tunnels; ausserdem hat die schwierige Bildung des Geländes noch zwei Viadukte von 48 bezw. 80 m gesammter Spannweite und 28 bezw. 40 m Höhe erfordert.

Betrieb.

F a h r t e n n a c h M a l t a. Die Verwaltung des Sizilischen Netzes hat in Verbindung mit der Allgemeinen Italienischen Schifffahrtsgesellschaft Karten zu Rundreisen zwischen Neapel und Malta sowie zu einfacher Fahrt zwischen diesen beiden Punkten ins Leben gerufen. Die ersteren, mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Tagen, berechtigen auf der Fahrt n a c h M a l t a die Reisenden zur Benutzung der Linie Messina-Catania-Syracus, auf der Rückfahrt der Strecken Syracus-Catania-Caltanissetta-Girgenti-Porto Empedocle-Palermo nebst entsprechendem Aufenthalt; bei den Karten für Einzelreise mit 15 Tagen Dauer wird Sizilien unter Berührung von Syracus, Catania und Palermo durchquert. Der Preis beträgt bei Rundreise für I. Klasse 213,45 L. und 2. Klasse 143,55 L.; bei Einzelfahrt I. Klasse 111,45 L. und II. Klasse 75,40 L.

R ö m i s c h e S e k u n d ä r b a h n e n. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat sich vertragsmässig bereit erklärt, den Betrieb der Römischen Nebenbahnen Rom-Albano und Albano-Anzio-Nettuno zu übernehmen, vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung.

R o m s G ü r t e l b a h n e n. Dieselbe Verwaltung will, nachdem die betreffenden Ministerien die Absicht zu erkennen gegeben haben, die um Rom belegenen Bahnen in ein besseres System zu bringen, die Verbindungsbahn Trastevere-Termini bauen, während die Verwaltung des Adrianetzes (Direktion der Südbahnen) den Entwurf einer Verbindungslinie zwischen den Bahnen Rom-Orte, Rom-Solmona und Rom-Civitavecchia eingereicht hat; dieser Entwurf ist auf rund 3 000 000 L. Kosten veranschlagt. Ein besonderer Ausschuss ist mit der einheitlichen Regelung beauftragt worden.

F l o r e n z - A r e z z o und F l o r e n z - P i s t o j a. Ebenfalls zur Betriebserleichterung soll die von der Südbahngesellschaft vorgeschlagene Verbindung der beiden genannten Bahnen dienen, deren endgültiger Bauentwurf vorliegt. Die Kosten werden auf 1 600 000 L. angenommen.

D i r e k t e r I t a l i e n i s c h - O e s t e r r e i c h i s c h e r P e r s o n e n - u n d G e p ä c k v e r k e h r. Ab 1. Mai trat das erste Supplement zum Tarif genannten Verkehres über Cormons-Pontebba und Peri in Kraft und zwar: zwischen N e r v i und O s p e d a l e t t i L i g u r e über Genua-Mailand einerseits und B u d a p e s t und W i e n andererseits, nämlich via Cormons-Pragerhof, ferner Budapest über Pontebba-Villach-Pragerhof und Wien via Pontebba-Leoben oder Pontebba-Amstetten; dann zwischen R o m und G r a t z über Pisa-Lucca-Bologna via Pontebba-Leoben; schliesslich zwischen V e n t i m i g l i a und W i e n über Genua-Mailand-Mestre via Cermons-Pragerhof und via Pontebba über Leoben oder Amstetten. Einzelne dieser Routen sind für grössere Rundreisen sehr begehrt.

S ü d b a h n g e s e l l s c h a f t, o r d e n t l i c h e H a u p t v e r s a m m l u n g. Der Bericht des Verwaltungsrathes über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1889 gibt an, dass der Verkehr des Stammnetzes etwas nachgelassen, der des Ergänzungsnetzes jedoch derart zugenommen hat, dass die Roheinnahme gegen das Vorjahr um 723 000 L. grösser war.

Die gesammte Roheinnahme zu Gunsten der Gesellschaft betrug 72 824 475 L., die gesammten Betriebsausgaben 69 570 383 L., der Betriebsüberschuss also 3 254 093 L. Der allgemeine Jahresabschluss ergibt eine Gutschrift von 42 231 374 L., worin der Staatszuschuss, obiger Betriebsüberschuss und die Staatsschuld für die Benutzung des rollenden und des Betriebsmateriales mit enthalten sind. Die Belastung, enthaltend die Verzinsung und Tilgung von Aktien und Obligationen, Abgaben, Kursverluste usw. sind auf 37 843 440 L. festgestellt, sodass ein Gutschrift-Ueberschuss von 4 387 934 L. und nach Abzug der satzungsgemäss vorweg zu entnehmenden Beträge ein Reinertrag von 3 905 261 L. verbleibt. Durch Rücklage zur aussergewöhnlichen Reserve usw. ändert sich der zur Verwendung bleibende Betrag auf 3 713 131 L. Hiervon erhält jede der alten 360 000 Aktien 9,50 L. und jede der 6 000 neuen (erst ab 1. Juli zinstragend) 4,75 L., während auf neue Rechnung 8 131 L. vorgetragen werden. — Aus dem b e s o n d e r e n G e s e l l s c h a f t s v e r m ö g e n erhält jede alte Aktie noch weitere 1,50 L. und jede neue noch 0,75 L., wobei 31 124 L. auf das neue Rechnungsjahr des Sonderkapitals vorzutragen sind. Die von den Aktien bezogenen 11 L. bezw. 5,50 L. verstehen sich ausser der allgemeinen 5 % Verzinsung. (Eine auszugsweise Uebersicht aus den statistischen Angaben des Berichtes zu bringen, sobald derselbe uns mitgetheilt ist, behalten wir uns vor. D. Red.)

L o n d o n - B r i n d i s i. Die beiden grossen Eisenbahngesellschaften der Halbinsel Italien, die Englischen Gesellschaften der London-Chatham and Dover Railway und der South-Eastern Railway, die Französische Nordbahn- und Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft sowie die Internationale Schlafwagen-Compagnie haben beschlossen, einen wöchentlichen direkten Luxuszug einzurichten, welcher ausschliesslich Reisende zum Anschluss an die Postdampfer im Verkehr mit Indien befördern soll. Der bisherige Postzug wird zu diesem Zweck verdoppelt, indem ein Zug für die Postsendungen, der andere für Personen bestimmt wird. Der Zug für Reisende wird aus 2 grossen Schlafwagen, einem Restaurantwagen und 1—2 Gepäckwagen zusammengesetzt; der Zug für den Postdienst folgt ihm in einem Abstand von 5 Stunden. Die Reisenden fahren am Freitag Abend von London ab, treffen am Sonnabend Nachmittags $2^1/_2$ Uhr in Modane ein und sind am Sonntag Nachmittag 4 Uhr in Brindisi. Die Einrichtung soll am 18. Juli ins Leben treten.

S c h l a f w a g e n. Nunmehr hat auch die Verwaltung des Mittelmeernetzes, in Uebereinstimmung mit den Anordnungen der Adriabahnen, für den Verkehr zwischen Neapel und Brindisi die Einstellung von Schlafwagen in ihre Züge verfügt.

Die Internationale Telegraphenkonferenz.

Paris, den 22. Juni 1890.

Die Internationale Telegraphenkonferenz, die am 17. Mai in Paris zusammengetreten war, ist gestern beendet worden. Der Vorsitzende, M. de Selves, der Direktor der Französischen Telegraphen und Post, schloss dieselbe in einer Plenarsitzung mit einer kurzen Ansprache, worauf der Vertreter Englands, Mr. Lamb, namens der Versammlung dem Präsidenten sowie dem Französischen Handelsminister seinen Dank für die Leitung und das Entgegenkommen der Regierung aussprach. Dann unterzeichneten zum Schluss sämmtliche Anwesende das Protokoll, welches die gesammten Verabredungen enthält. Letztere sind in kurzen Worten folgende:

Auf den Antrag Deutschlands war eine Reduktion der Gebühren vorgeschlagen worden, wonach ein allgemeiner Satz von 12,5 Cts. für das Wort im internationalen Verkehr der „pays limitrophes“ und von 20 Cts. im Verkehr der „pays non limitrophes“ eingeführt werden solle. In denjenigen Staaten indess, in denen besonders hohe Sätze gerechnet werden oder deren Territorien sehr ausgedehnt sind, wie z. B. Russland und die Türkei, hätte der Einheitstarif 30 Cts. zu betragen. Ausserdem wären da, wo die Beförderung vermittelst kostspieliger Kabel geschieht, Zuschlagsätze zu erheben. Trotzdem dieser Antrag das grösste Interesse erregte und im Prinzip überall befürwortet wurde, beschloss man doch in Rücksicht auf die grossen Verluste, die einzelnen Staaten durch die Annahme desselben erwachsen müssten, die Entscheidung darüber der nächsten 1895 in Budapest stattfindenden Konferenz zu überlassen, damit die Frage von den verschiedenen Regierungen sorgfältig studirt werden könne. Eine Reduktion der Tarife wurde indess doch, vorbehaltlich der Genehmigung der Ministerien in den betreffenden Staaten, angenommen und zwar sollen sich die Sätze folgendermaassen stellen: Deutschland 15 statt 20 Cts., Schweiz und Belgien 12,5 statt 15 Cts., Russland 40 statt 50 Cts. Dagegen soll ein Minimalsatz von 1 Frc. für die Depesche erhoben werden, mit Ausnahme von Telegrammen nach Deutschland, welches von der Gebühr von 1.5 Cts. für das Wort nicht abgehen will. Im weiteren wird eine Ermässigung der Sätze insofern zugestanden, als in Bezug auf zusammengesetzte Worte, vornehmlich Namen, eine mildere Praxis platzgreifen soll. Ebenso darf man die Provinz dem Stadtnamen hinzufügen in der Weise, dass z. B. Strassburg Elsass für ein Wort gilt, jedoch ist hierbei die Grenze von 15 Buchstaben im Europäischen und von 10 Buchstaben im aussereuropäischen Verkehr gewährt. — Privattelegramme (télégrammes privés) und geheime Briefe (lettres secrètes) werden nicht mehr befördert; derartige Botschaften können indess in Chiffern gesandt werden, auch ist die Bezeichnung M. P. (Main propre) zulässig, in welchem Falle die Depesche nur dem Adressaten persönlich behändigt wird.

Die Orientalische Telegraphencompagnie zeigte an, dass sie ihre Sätze nach Australien um 50 % ermässigen werde; diese Ermässigung soll auch in Anwendung kommen, wo, wie bei Staats- und Presstelegrammen bereits niedrigere Tarife vereinbart sind.

Auch mit dem Telephonwesen beschäftigte sich die Konferenz und setzte u. a. fest, dass mit Rücksicht auf den Andrang zu gewissen Tageszeiten die Dauer einer Unterredung zum Einheitssatze von 5 auf 3 Minuten herabzusetzen sei. Alle vorstehenden sowie die anderen minder wichtigen, jedoch hier nicht angeführten Beschlüsse sollen am 1. Juli 1891 in Kraft treten.

Personalnachrichten.

Württemberg.

Der mit den Geschäften eines Vorstandes der Eisenbahnbausektion Leutkirch betraute Abtheilungsingenieur tit. Bauinspektor Veigele ist auf die Stelle eines Betriebsbauinspektors in Mühlacker befördert worden. Abtheilungsingenieur Dulk bei dem Betriebsbauamt Stuttgart wurde auf Ansuchen auf die Stelle eines Abtheilungsingenieurs beim technischen Büreau der Generaldirektion versetzt. Sekretär Zettler bei der Generaldirektion ist seinem Gesuche gemäss in den Ruhestand versetzt worden. Bauinspektor Schmid bei dem technischen Büreau der Generaldirektion ist gestorben.

Der Oberbaurath von Brockmann bei der Generaldirektion ist seinem Ansuchen entsprechend wegen vorgerückten Alters und dadurch gehemmter Thätigkeit in den Ruhestand versetzt und es ist ihm in Anerkennung seiner langjährigen und treuen Dienste das Komthurkreuz II. Klasse des Königlichen Friedrichsordens verliehen worden.

Die Stelle eines Abtheilungsingenieurs bei der Lokomotivwerkstätte Esslingen ist dem Maschinenmeister Heigl der Saal-Eisenbahngesellschaft in Jena, die Stelle eines Abtheilungsingenieurs bei dem Betriebsamt Stuttgart dem Bahnmeister Staib, die Stelle eines Abtheilungsingenieurs bei dem technischen Büreau der Generaldirektion dem Bahnmeister Mayer übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Druckfehler - Berichtigung. In dem Tarife Theil II Heft 1 vom 1. Juni l. J. ist auf Seite 91 bezüglich der Relation Hamburg B-Olmütz, Kurs d der Frachtsatz der Stückgutklasse II verdruckt. Es soll nämlich anstatt 6,46 *M.* richtig 8,46 M. heissen.

Diese Berichtigung gilt ab 4. Juli l. J.

Wien, am 19. Juni 1890. (1354)

Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Altena unterstellte, von der Linie Creuzthal-Laaspbe-Cölbe abzweigende Bahnstrecke Sarnau-Frankenberg mit den Stationen Wetter (Hessen - Nassau), Simtshausen, Münchhausen, Ernsthausen, Birkenbringhausen und Frankenberg für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Von demselben Tage ab wird die an der Strecke Warburg-Arolsen belegene, seither nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen dienende Station Warburg-Altstadt auch für den Privatdepeschen-Verkehr eingerichtet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk wird am 1. Juli d. J. der Nachtrag IX herausgegeben, welcher die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen für den Verkehr mit den neuen Stationen enthält. Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr der gedachten Stationen sind in dem ebenfalls am 1. Juli d. J. erscheinenden Nachtrag III zu dem Staatsbahn - Personengeldtarif für den hiesigen Direktionsbezirk enthalten. Von dem Tage der Betriebseröffnung ab treten auch die in verschiedene direkte Gütertarife für die Stationen der Strecke Sarnau - Frankenberg bereits aufgenommenen Frachtsätze in Kraft.

Elberfeld, den 21. Juni 1890. (1355)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Bahnstrecke Gifhorn-Isenbüttel-Meine. Am 1. Juli d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Berlin-Lehrte in Berlin unterstellte Bahnstrecke Gifhorn - Isenbüttel - Meine mit den neuen Stationen Rötgesbüttel und Meine dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von und nach den neuen Stationen findet unbeschränkte Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt. Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus.

Die der Frachtberechnung für Güter- und Vieh- etc. Sendungen im Verkehr der neuen Stationen mit den übrigen diesseitigen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Nachtrag 1 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April d. J. enthalten.

Der Fahrplan für die neue Strecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Magdeburg, den 20. Juni 1890. (1356)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Bahnstrecke Bensberg-Hoffnungsthal. Am 1. Juli 1890 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Bensberg-Hoffnungsthal der Neubaustrecke Bensberg - Immekeppel mit den Stationen Forsbach, Rösrath und Hoffnungsthal für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Zu dem Staatsbahn - Personengeldtarif für den hiesigen Direktionsbezirk wird am 1. Juli d. J. der Nachtrag III eingeführt, welcher die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr der Stationen Forsbach, Rösrath und Hoffnungsthal enthält. Die der Frachtberechnung im Verkehr mit den genannten Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in den Nachträgen VII und VIII zu dem Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. Januar 1889 enthalten und finden dieselben vom Tage der Betriebseröffnung ab Anwendung. Von demselben Tage ab treten auch die in verschiedene direkte Gütertarife bereits aufgenommenen Frachtsätze für die

Stationen Forsbach, Rösrath und Hoffnungsthal in Kraft.
Elberfeld, den 23. Juni 1890. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Die diesseitige Station Grüppenbühren wird mit dem 1. Juli d. J. in den direkten Kohlenverkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn — Tarif vom 1. Oktober 1888 — einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 20. Juni 1890. (1358B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zu dem vom 1. Februar 1887 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 1. Juli 1890 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält abgeänderte bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr nach und von den Stationen:

a) Leipzig I (Bayer. Bhf.) und Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen,
b) Artern, Heldrungen und Wolfsgefärth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und
c) Göschwitz der Weimar-Geraer Eisenbahn.

Exemplare des fraglichen Nachtrags sind demnächst bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu haben.

Erfurt, den 20. Juni 1890. (1359)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XXIII werden die im Werrabahn - Bayerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Schmalkalden ersetzt, die besonderen Tarifentfernungen für Eil- und Stückgut, sowie für Güter der Spezialtarife A 2 und III aufgehoben und der Ausnahmetarif 7 für Metall-Stückgüter und Holzwaaren erweitert. Ausserdem werden die für Güter des Spezialtarifs III bestehenden Ausnahmetarife insoweit ausser Kraft gesetzt, als die vom 1. August d. J. ab gültigen Sätze des Spezialtarifs III nicht höher sind. Gegenüber den eintretenden Frachtermässigungen, insbesondere für Güter des Spezialtarifs III, werden Tariferhöhungen nur für Stammholz im Verkehre mit Schmalkalden herbeigeführt, letztere treten jedoch erst am 15. August d. J. in Kraft.

Erfurt, den 20. Juni 1890. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Juli d. J. werden die Haltestellen B e n g e l, N i e d e r h e i m b a c h und T r e c h t i n g s h a u s e n des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern in die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch)-Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt und anschliessende Privatbahnen, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg aufgenommen mit der Maassgabe jedoch, dass im Verkehr mit Niederheimbach und Trechtingshausen das Gewicht der einzelnen Frachtstücke 150 kg nicht übersteigen darf.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 25. Juni 1890. (1361)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die am 1. Oktober bezw. 1. November 1889 versuchsweise und widerruflich mit Gültigkeit bis Ende Juni 1890 im diesseitigen Lokalverkehr, sowie in den Staatsbahnverkehren Hannover - Altona, Hannover-Breslau, Hannover-Oldenburg, Hannover - Köln (rechtsrhein.), Oldenburg-Altona und Oldenburg - Breslau zur Einführung gelangten Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern im Verkehr mit den Deutschen Nordseehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern bleiben bis auf weiteres in Geltung.

Hannover, den 17. Juni 1890. (1362)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Vom 1. August d. J. ab finden die in den Kilometertafeln I und II des Verbands-Gütertarifs Theil II unter a vorgesehenen Entfernungen auch Anwendung auf die Spezialtarife A 2 und III, ferner auf Stückgut, soweit die gegenwärtigen Tarifentfernungen für Stückgut höher sind. Zu demselben Zeitpunkte treten die für einzelne Artikel des Spezialtarifs III bestehenden Ausnahmefrachtsätze ausser Kraft, soweit die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III sich nicht höher stellen.

Erfurt, den 18. Juni 1890. (1363)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die Entfernung für Eupen-Sierck ist auf 222 km ermässigt worden.

Köln, den 20. Juni 1890. (1364)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Verkehr zwischen B a s e l C e n t r a l b a h n h o f einerseits und sämmtlichen Stationen der G r. B a d i s c h e n E i s e n b a h n e n, den B o d e n s e e - U f e r s t a t i o n e n, sowie der Station F r i e d r i c h s f e l d der M a i n - N e c k a r b a h n andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. ein n e u e r T a r i f erschienen, durch welchen der Tarif vom 1. November 1885 sammt Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.

Der neue Tarif weist gegenüber dem seitherigen vielfache E r m ä s s i g u n g e n auf. Daneben treten auch kleine F r a c h t e r h ö h u n g e n ein für G e t r e i d e, H ü l s e n f r ü c h t e, O e l s a a t e n etc. im Verkehr mit einzelnen Badischen Stationen, ferner für E i l g u t im Verkehre mit B r e n n e t, sowie für E i l g u t und G ü t e r d e r K l a s s e B im Verkehr mit A d e l s h e i m. Diese E r h ö h u n g e n treten erst mit dem 11. S e p t e m b e r l. J. in Wirksamkeit; bis dahin gelten noch die seitherigen bezüglichen Frachtsätze.

Der Tarif kann zum Preise von 50 ₰ von den Verbandstationen und dem diesseitigen Güter - Tarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. Juni 1890. (1365)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag XIII zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die eröffneten Stationen der Neubaustrecke Berga - Kelbra - Stolberg - Rottleberode des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie ermässigte Tarifentfernungen im Verkehr zwischen den Stationen Frielendorf, Homberg a. d. Efze, Oberbeisheim und Ziegenhain einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) andererseits. Ferner gelangen durch den Nachtrag die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Eisenbahnschienen etc. zwischen Köln-Deutz einerseits und den Stationen Frankfurt a/M.-Staatsbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen-Staatsbhf., Hanau-Ostbhf.-Staatsbhf. und Kastel andererseits vom 15. August d. J. ab zur Aufhebung. An Stelle derselben treten vom genannten Tage ab die ordentlichen Frachtsätze des Spezialtarifs II.

Der Tarifnachtrag ist durch die Güter- und Eilgut-Abfertigungen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 19. Juni 1890 (1366)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt je ein Nachtrag I zu den Heften I, III, IV, V, und VII und je ein Nachtrag II zu den Heften VI und VIII des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande in Kraft.

Dieselben enthalten neue sowie anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze „ab Zeche" und für verschiedene Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), ferner Aenderungen von Bahn- und Stationsbezeichnungen.

Der Nachtrag I zum Heft I enthält ausserdem Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen und ermässigte Frachtsätze für verschiedene andere Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Für Sendungen der Zechen Hannover II Nordstern, Präsident I, Unser Fritz und Zollverein kommen fortan die Frachtsätze „ab Station" zuzüglich der betreffenden Anschlussfrachten zur Erhebung.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze (ab Zeche) noch bis zum 15. August d. J. in Gültigkeit.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird ferner der Frachtsatz Courl-Frankfurt a/M. H. L. B. von 0,80 ℳ auf 0,79 ℳ für 100 kg ermässigt.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 19. Juni 1890. (1367)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den Verkehr zwischen einzelnen Lothringischen Stationen wie solchen der Wilhelm-Luxemburg-Bahn einerseits und Mainz transit Wasserweg andererseits werden die für Mainz bestehenden Frachtsätze ab 20. d. Mts. um folgende Beträge ermässigt: Bei Eilstückgut um 0,20 ℳ, bei Frachtstückgut und Wagenladungsklasse A1 um 0,10 ℳ und bei den übrigen Wagenladungsklassen um 0,06 ℳ für 100 kg.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 18. Juni 1890. (1368)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin - Südwestdeutscher und Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. gelangt zu den Tarifen für die vorgenannten Verkehre je der Nachtrag V zur Einführung, welcher Aenderungen der Tarifvorschriften, der Entfernungen für die Stationen Fahrnau, Haagen, Hausen-Raitbach, Lörrach, Maulburg, Schopfheim, Steinen, Waldkirch und Zell i. W., ferner des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Jockgrim und Petershausen i. Baden, sowie Aufhebung von Kilometerzuschlägen, letztere jedoch erst gültig vom 1. August d. J., enthält.

Diese Nachträge sind bei den von uns unterm 15. März v. J. bekannt gemachten Verkaufsstellen erhältlich.

Erfurt, den 21. Juni 1890. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 610 Pud (10 000 kg) gelten von Memel nach Stationen der Moskau-Brestbahn über Prostken-Grajewo-Brest in den Monaten Juni bis einschliesslich November 1890, sowie April und Mai 1891 die Königsberger Frachten des Spezialtarifs 6 (Seite 17 des Moskau-Königsberger Verbandtarifs) unter Zuschlag von 15 M für den Wagen mit 10 000 kg, in den Monaten Dezember 1890 und Januar bis einschliesslich März 1891 die in besagtem Spezialtarif 6 besonders genannten Sätze. (1370H&V)
Direktion.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli bezw. 1. August d. J. tritt der Tarifnachtrag IV in Kraft, durch welchen die Station Schmalkalden aus dem oben bezeichneten Verkehr ausscheidet und anderweite Bestimmungen über die Ermittelung der Frachtsätze für den gesammten Umfang des Tarifs eingeführt werden. Insoweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, erhalten dieselben nicht ab 10. Juli d. J., wie in unserer Bekanntmachung vom 26. Mai d. J. angegeben, sondern erst ab 1. August d. J. Wirksamkeit.

Der Nachtrag IV ist zum Preise von 20 ₰ von den Güterabfertigungsstellen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn zu beziehen.

Meiningen, den 17. Juni 1890. (1371)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Zwischen Wismar einerseits und Gernrode a/Harz und Gittelde andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit direkte Tarifsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Verwaltungen, sowie die Güterabfertigungsstellen vorbezeichneter Stationen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 19. Juni 1890. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Am 1. Juli d. J. gelangen die Nachträge XI zu Theil II des Verbands-Gütertarifs, XIV zu Tarifheft Nr. 2, XV zu Tarifheft Nr. 1 und 4, XVI zu Tarifheft Nr. 3 und 6, XVII zu Tarifheft Nr. 7 zur Einführung. Dieselben enthalten Aenderungen der Bestimmungen und Tarifvorschriften, Beseitigung der Frachtsätze für die Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hohenebra-Ebelebener Bahn, sowie Soltau und Visselhövede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover im Verkehr mit den Stationen der Oberhessischen Bahnen, neue Frachtsätze für die Stationen Aken, Brüheim-Sonneborn, Deuben bei Zeitz, Gräfentonna, Theissen, Jockgrim und Petershausen i. Baden, neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze, ermässigte Sätze für die Stationen Schmalkalden, Fahrnau, Haagen, Hausen-Raitbach, Lörrach, Maulburg, Schopfheim, Steinen, Waldkirch und Zell i/W., sowie für Braunkohlen und Briquettes von Stationen des Direktionsbezirks Erfurt nach den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen, Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, für Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr, für Kalirohsalze zum Düngen und für Schiefertafeln, Griffel und Märbel, endlich Frachtermässigungen infolge Fortfalls der bisher für die Durchgangsstrecken der Bayerischen Staatsbahnen eingerechneten Kilometerzuschläge, welche letztere Ermässigungen jedoch erst am 1. August d. J. in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 18. Juni 1890. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Am 1. Juli d. J. tritt zu Heft 2b der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Seehafenverkehr der Stationen Brake, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg und Nordenham) der 4. Nachtrag in Kraft.

Ausser Ergänzungen der besonderen Bestimmungen enthält derselbe ermässigte Frachtsätze für rohen Kakao im Verkehre mit Winterthur und Zürich, Einbeziehung der Stationen Alt-Solothurn, Burgdorf, Herzogenbuchsee, Langenthal, Richtersweil und Weinfelden in den Tarif bezw. in einzelne Ausnahmetarife und neue (vielfach ermässigte) Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Emmenthalbahn und mit gewissen Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn, sowie der Westschweizerischen Eisenbahnen und der Simplonbahn.

Karlsruhe, den 20. Juni 1890. (1374)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Juli d. J. tritt gleichzeitig mit der Eröffnung der Güter-Nebenstelle zu Schwerin a/W. der auf Seite 11—12 des Nachtrags 3 zum Lokal-Gütertarif Theil II unter IV aufgeführte Tarif in Kraft.

Berlin, den 20. Juni 1890. (1375MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Kupfer, roh und Zinn, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B., sowie Bubna, Prag St. E. G., Oe. N. W. B., B. N. B., Prag K. F. J. B. transit Vysocan	0,72 M
Von Schönpriesen-Umschlag nach Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B., sowie Bubna, Prag St. E. G., Oe. N. W. B., B. N. B., Prag K. F. J. B. transit Vysocan	0,67 M
Von Dresden-Elbkai nach Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B., sowie Bubna, Prag St. E. G., Oe. N. W. B., B. N. B., Prag K. F. J. B. transit Vysocan	1,19 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 19. Juni 1890. (1376)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahn - Verband. Aufnahme der Station Au (St. Gallen) in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker, gültig vom 1. Dezember 1887. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1890 wird die Station Au (St. Gallen) der Vereinigten Schweizerbahnen in den obigen Ausnahmetarif, und zwar vorläufig für den Verkehr mit Prag, Nusle-Vrsovic und Modran, einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze betragen pro 100 kg für Wagenladungen von

	5 t	10 t
von Prag B. W. B., Bubna, Sandthor, Smichov K. F. J. Bhf., Nusle-Vrsovic . .	358 Ctm.	346 Ctm.
von Modran	372 „	360 „

Wien, am 21. Juni 1890. (1377)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Chemin de Fer Grand Central Belge. L'Administration introduira le 20 Juin courant, un 7e Supplément au tarif général publié le 1er Mars 1879, pour le transport des Marchandises, etc., sur ses lignes Néerlandaises et sur la section Allemande de Simpelveld (frontière) à Aix-la-Chapelle. (1378)

Bruxelles, le 19 Juin 1890.

4. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Arbeiten und Lieferungen zur Erbauung eines Fussgängertunnels im Bahnhof Darmstadt, veranschlagt zu rund 81 000 M, sollen an einen Uebernehmer vergeben werden. — Zeichnungen und Bedingungen hierzu liegen auf dem Amtszimmer des Unterzeichneten während der gewöhnlichen Dienststunden zur Einsicht offen, können aber auch von auswärtigen Interessenten gegen vorherige Einsendung eines Betrages von 5 M bezogen werden. Ebendaselbst werden Angebotsformulare abgegeben.

Postmässig verschlossene und mit der Aufschrift „Fussgängertunnel im Bahnhof Darmstadt“ versehene Angebote sind bis zum 7. Juli l. J. Vormittags 10 Uhr an den Unterzeichneten einzusenden.

Ausbedungen werden 10 Tage Zuschlagsfrist.

Darmstadt, den 18. Juni 1890. (1379)
Der Bauinspektor.

Personenwagen - Lieferung. Die Lieferung von

6 Stück dreiachsigen Personenwagen I. und II. Klasse mit je einer Abtheilung I. und 4 Abtheilungen II. Klasse, 4 Aborten, Lenkachsen, Gasbeleuchtung, Dampfheizung und Luftdruckbremse — mit Spindelbremse kombinirt —

soll auf dem Wege öffentlichen Ausgebots mit Vorbehalt der Auswahl unter den Anbietern vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der Maschinen-Hauptverwaltung zu Chemnitz zur Ansicht aus, können aber auch von dort gegen Einsendung von 2 *M.* bezogen werden. Die Angebote, welche mit der Aufschrift „Personenwagen-Lieferung" an die unterzeichnete Generaldirektion bis zum 10. Juli d. J. zu richten sind, haben ausser dem Preise für jeden frei Bahnhof Chemnitz gestellten, völlig betriebsfähigen Wagen auch den kürzesten Ablieferungstermin zu enthalten. Am 11. Juli d. J. Vorm. 10 Uhr findet die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt. Die Anbieter bleiben bis zum 24. Juli d. J. an ihr Angebot gebunden. Wer bis dahin eine Antwort nicht erhalten hat, kann sein Angebot als erledigt betrachten.

Dresden, am 16. Juni 1890. (1380)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 50 | 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 30

Berlin, den 28. Juni 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Zur Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik in Italien.

(Schluss aus Nr. 49.)

IV.

Depretis übernahm am 25. März 1876 das Portefeuille des Finanzministers und verwarf sofort das umfassende Projekt Minghetti's, indem er sich jedoch prinzipiell nicht gegen den Rückkauf der Eisenbahnen erklärte, sondern hierbei nur successive, entsprechend den allgemeinen Verhältnissen und dem Stande der Staatsfinanzen, vorgehen wollte. Seine erste That war denn auch der Rückkauf des Oberitalienischen Eisenbahnnetzes, das seit 1866 auch die Eisenbahnen Venetiens umfasste, genehmigt durch das Gesetz vom 29. Juni 1876, auf Grund der Konventionen von Basel und Rom zwischen der Gesellschaft und der Regierung. Die Gesellschaft übergab der letzteren ihre gesammten Linien auf Italienischem Boden mit allen Rechten und Pflichten, das gesammte Betriebsmaterial, soweit es für den Betrieb der Italienischen Linien bestimmt war, alle Grundstücke, Immobilien und Werkstätten innerhalb der Italienischen Grenze, alle Aktien der von der Gesellschaft erworbenen Bahnen, alle Archive usw. für das Gesammtkapital, welches bis zum 31. Dezember 1878 für das Oberitalienische Eisenbahnnetz ausgegeben wurde und mit 752,3 Millionen berechnet war; ungezählt die Betriebs- und Konstruktionskosten, die zur Zeit der Besitznahme seitens des Staates inventarisch festgestellt werden sollten und auf 48,5 Millionen Lire geschätzt wurden. Die Gesellschaft verpflichtete sich, das Netz noch während zweier Jahre in Betrieb zu nehmen und dem Staate 31,5 Millionen Lire für jedes Jahr zu vergüten. Die Trennung des Oesterreichischen und Italienischen Netzes der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahngesellschaft war bereits durch den Wiener Vertrag vom 29. Februar 1876 geregelt worden und zwar auf Grund des 12. Artikels des Friedensvertrages vom 3. Oktober 1866.

Nach langen und schwierigen Verhandlungen gelang es Depretis im November 1877 zwei Verträge abzuschliessen, durch welche er die heutige Eisenbahnpolitik Italiens einleitete. Depretis beabsichtigte nämlich, alle Eisenbahnen Italiens zu erwerben, aber ihren Betrieb in drei Perioden von je 20 Jahren an zwei Gesellschaften, eine Adriatische und eine Mittelländische, zu verpachten. Den Betrieb des Adriatischen Netzes, dessen Länge 3 727 km betrug, sollte die Südbahngesellschaft gegen eine Pachtsumme von 22,6 Millionen Lire übernehmen, den Betrieb des Mittelländischen Netzes, das 3 680 km lang war, wollte eine Gruppe von Bankhäusern um den jährlichen Betrag von 22,3 Millionen Lire vom Staate pachten; jede Gesellschaft verpflichtete sich überdies 42 % des

Ueberschusses über den jährlichen Ertrag, welcher mit 74 bezw. 76 Millionen Lire abgeschätzt war, an den Staat abzuliefern. — Die neuen Linien, welche das Netz der bestehenden Hauptbahnen ergänzen sollten, theilte Depretis in 5 Kategorien, je nach der finanziellen Betheiligung des Staates, der Provinzen und Gemeinden an ihrer Herstellung; der Betrieb aller Linien sollte vollständig in den Händen der Privatindustrie bleiben. Der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Zanardelli, war mit den Projekten Depretis' nicht einverstanden und schied aus dem Ministerium; im Parlamente selbst gewann die Opposition gegen das letztere stetig an Uebermacht und Depretis wurde gleich seinem Vorgänger mit Hilfe der Eisenbahnfrage gestürzt. Ihm folgte der Führer seiner Gegner Cairoli, welcher das Parlament bewog, zur Lösung der Eisenbahnfrage eine Kommission einzusetzen; Baccarini, welcher unter ihm für die öffentlichen Arbeiten ins Ministerium berufen wurde, legte der Kammer einen Gesetzentwurf vor, demzufolge 3 694 km Eisenbahnen mit einem Aufwande von 831 Millionen erbaut werden sollten, 651 Millionen Lire sollte der Staat, 180 Millionen Lire sollten die interessirten Provinzen und Kommunen beisteuern. Gleich seinem Vorgänger theilte auch er diese Ergänzungslinien in 5 Kategorien. Die erste Kategorie umfasste 4 Linien von zusammen 337 km Gesammtlänge, sie waren vom Staate allein auszuführen und ihre Baukosten waren auf 114 Millionen Lire, d. i. auf etwa 339 000 L. für das Kilometer veranschlagt. Es waren durchwegs Linien von ausgesprochen nationalem Charakter, deren Bau als Verpflichtung des Staates erschien. Auch die 5 Linien der zweiten Kategorie von 720 km Gesammtlänge waren auf Staatskosten zu erbauen, es waren Linien von hervorragendem Interesse; ihre Baukosten schätzte man auf 286,6 Millionen Lire, d. i. 393 000 L. für das Kilometer. Die interessirten Provinzen und Gemeinden sollten sich mit 10 % der Ausgaben betheiligen. Die dritte Kategorie begriff 6 Bahnen in sich, welche zusammen 574 km lang waren und ebenfalls vom Staate, jedoch mit einer Beitragsleistung der betreffenden Provinzen und Gemeinden in der Höhe von 20 % der auf 127 Millionen geschätzten Baukosten, hergestellt werden sollten; es waren dies Eisenbahnen, welche vornehmlich für mehrere Provinzen zugleich Interesse hatten. Die vierte Kategorie umfasste 25 Linien, welche grössere Städte, industrielle Bezirke oder Hafenplätze mit bestehenden Hauptbahnen in Verbindung setzten; sie hatten eine Gesammtlänge von 1 362 km; zu ihren Baukosten, welche mit 218 Millionen Lire berechnet waren, sollte der Staat je nach den kilometrischen Kosten 60 bis 80 % beisteuern. Der letzten Kategorie endlich gehörten die Bahnen lokalen Interesses an, deren Mangel eine Lücke in dem allgemeinen System des Netzes nicht empfinden liesse. Diese Kategorie zählte 67 normalspurige Bahnen von 2 587 km Gesammtlänge und 10 schmalspurige Linien von zusammen 331 km Länge, für die ersteren Linien sollte der Staat je nach den kilometrischen Kosten 40 bis 60 % der gesammten Ausgaben für deren Herstellung, für die letzteren dagegen alljährlich eine Subvention von 500 L. für das Kilometer auf die Dauer von 35 Jahren beisteuern; doch waren die Konzessionen für die nächsten 10 Jahre auf 700 km beschränkt.

Das Projekt Baccarini's umfasste also den Bau von rund 3 700 km Eisenbahnen, für welche sich der Staat mit 650 Millionen Lire, die Provinzen und Gemeinden mit 180 Millionen Lire, vertheilt auf mindestens 15 Jahre, belasten sollten. Wenn man hierzu die vom Parlamente für die Gotthardbahn bewilligte Subventionserhöhung um 50 Millionen Lire und die für den Ankauf von Betriebsmaterial erforderliche Summe von 49 Millionen Lire rechnet, so entfallen auf den Staat Annuitäten von 50 Millionen Lire. Das ist ein Betrag, welcher das Gleichgewicht im Staatshaushalte nicht stören konnte, denn Italien hatte seit 1860 im Mittel jährlich 80 Millionen Lire für Bau und Betrieb der Eisenbahnen verausgabt, abgesehen von den zahlreichen Opfern, welche es unter den Namen von Garantien oder kilometrischen Subventionen dem Eisenbahnwesen gebracht hatte. Dazu kam noch, dass Italiens finanzielle Lage sich stetig besserte und das junge Königreich in dieser Beziehung geordneten Verhältnissen entgegen ging. Auch die Provinzen und Gemeinden, deren materielle Betheiligung in gerechter Weise und in richtiger Erkenntniss der Bedeutung jeder Bahnlinie geregelt war, wurden durch das Gesetz nicht bedrückt, um so weniger, als dasselbe sie zum Baue jener Linien, die von ihnen schwerere Opfer verlangten, nicht verpflichtete.

Thatsächlich fand auch Baccarini's Projekt die Zustimmung der Kommission, welche nur einige, das Wesen desselben nicht berührende Aenderungen anbrachte.

Das wichtigste dieser Modifikationen betraf die Beitragsleistung der Provinzen und Gemeinden, welche für alle Bahnen obligatorisch wurde, nachdem „die ganze Gesetzgebung betreffs der öffentlichen Arbeiten in Italien auf dem Grundsatze der Verpflichtung zur Beitragsleistung seitens der interessirten Körperschaften beruht". Ferner empfahl die Kommission die Gründung einer „Eisenbahnkasse" durch Ausgaben besonderer Titres, welche sich auch auf die den Provinzen und Gemeinden nothwendigen Fonds erstreckte; hierdurch sollten diesen die Mittel geboten werden, ihren Verpflichtungen nachzukommen und die Vortheile, welche ihnen der Gesetzentwurf zuzuwenden suchte, wirklich zu erhalten. Auf Grund der Kommissionsvorlage waren 4 938 km Eisenbahnen mit einem Aufwande von 1 247 Millionen Lire zu erbauen, zu welchen Kosten der Staat 1 006 Millionen, die Provinzen und Gemeinden 241 Millionen beizusteuern hatten.

Am 28. April 1879 wurde in der Kammer die Debatte über den Gesetzentwurf eröffnet. Mehr als 600 Petitionen aus allen Theilen des Königreichs lagen den Abgeordneten vor, welche für die Wünsche ihrer Wähler beredt eintraten. Der Grundgedanke, der allen diesen Erörterungen seine Signatur aufdrückte, lässt sich in den wenigen Worten zusammenfassen: Verminderung der Lasten der Provinzen und namentlich der Gemeinden einerseits und Vermehrung der zu erbauenden Eisenbahnen andererseits. Nach langwierigen Debatten, an denen sich Depretis in hervorragender Weise betheiligte, wurde der Entwurf von der Kammer mit mehreren Modifikationen angenommen, worauf derselbe am 29. Juli 1879 die Königliche Sanktion erhielt.

Von den Bestimmungen dieses Gesetzes, das zugleich in gewissem Sinne eine Organisation des Nebenbahnwesens für Italien bietet, verdienen die nachfolgenden wegen ihrer besonderen Wichtigkeit hervorgehoben zu werden. Es hatten im ganzen 6 020,3 km Linien, welche in 4 Kategorien geschieden waren, zur Ausführung zu gelangen; die Linien erster Kategorie = 1 153,3 km erbaut der Staat auf eigene Kosten; zu jenen der zweiten Kategorie = 1 267,3 km, bezw. der dritten Kategorie = 2 069,7 km haben die interessirten Provinzen 10 %, bezw. 20 % aller Ausgaben für Bau- und Betriebseinrichtungen beizutragen, doch können sich dieselben bezüglich der letzteren Bahnen für ein Drittel ihres Beitrages durch Besteuerung der Gemeinden schadlos halten. Die vierte Kategorie umfasst die Sekundärbahnen, von denen die Regierung 1 530 km zu bauen ermächtigt wurde, sobald sie deren Nützlichkeit anerkannt hatte und die interessirten Provinzen und Gemeinden bereit waren, für die ersten 80 000 L. Baukosten für 1 km 40 %, für die folgenden 70 000 L. 30 % und für die restirende Summe noch 10 % beizutragen. Der Staat übernimmt den Betrieb aller Linien, an dessen Reinerträgniss die Provinzen im Verhältniss zu ihrem Beitrage partizipiren; von dieser Theilung des Gewinnes kann sich der Staat nach 30 Jahren befreien, indem er den interessirten Körperschaften ein Kapital gleich demjenigen, welches dieselben für den Bau aufgewendet haben, ausbezahlt. Für den Bau aller Linien wurde eine Summe von 1 260 Millionen Lire bewilligt, welche von 1880 an bis zum letzten Dezember des Jahres 1906 in das Budget des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten einzusetzen ist, so dass der jährliche Ausgabeposten in demselben nur 60 Millionen Lire

beträgt. Um den Provinzen und Gemeinden die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel zu erleichtern, ist eine „Eisenbahnkasse" ins Leben zu rufen, welche vom Parlamente überwacht wird. Diese Kasse hat im Anschlusse an die Depositen- und Pfandleihkasse garantirte Antheilscheine mit 5 %, vierteljährlich zahlbaren Zinsen, amortisirbar in 75 Jahren, bis zur Summe von 60 Millionen Lire auszugeben; die Zinsenkupons dieser Scheine müssen als Zahlungsmittel bei der Einhebung der direkten Steuern angenommen werden. — Das Gesetz ermächtigte auch die Regierung, Eisenbahnkonzessionen, erforderlichen Falles auch unter Zusage von Subventionen, zu ertheilen. Schon im Jahre 1880 erfuhr das Gesetz mehrere nicht unwesentliche Modifikationen sowohl in technischer, als auch in finanzieller Hinsicht. Es wurden nämlich auch den Schmalspurbahnen gleiche Begünstigungen, wie den normalspurigen Bahnen zuerkannt und an Stelle der Antheilsscheine die Ausgabe einer 5 % Rente verfügt.

Am 1. Juli 1878 hatte der Staatsbetrieb auf den Oberitalienischen Eisenbahnen seinen Anfang genommen und wurde provisorisch weiter geführt, bis sich die Kommission, welche über den Antrag Cairoli's einberufen worden war, über die Lösung der Eisenbahn-Betriebsfrage ausgesprochen hatte. Durch das Gesetz vom 29. Januar 1880 erfolgte endlich auch der Rückkauf der Römischen Eisenbahnen, nachdem die Regierung sich seit 1873 vergebens bemüht hatte, für die Konventionen, welche mit der Gesellschaft wiederholt vereinbart wurden, das zustimmende Votum der Kammer zu erhalten. Am 1. Januar 1882 übernahm der Staat den Betrieb der Römischen Eisenbahnen. Mit der Italienischen Südbahngesellschaft stand die Regierung seit 1874 in Unterhandlungen bezüglich des Rückkaufes ihres Schienennetzes; sie konnte aber das Parlament nicht bewegen, die Konventionen in Berathung zu ziehen, bis schliesslich die Versammlung der Aktionäre vom 19. Juni 1883 sich dahin einigte, der Regierung hinsichtlich eines definitiven Uebereinkommens keinen weiteren Termin zu gewähren. Unterdessen waren in der Kammer die Verhandlungen über den Betrieb der Italienischen Eisenbahnen in Fluss gerathen, und die Regierung liess den Gedanken, auch das Netz der Italienischen Südbahngesellschaft anzukaufen, vorläufig fallen. In dem Vertrage mit dieser Gesellschaft, bezüglich der Betriebsübernahme des Adriatischen Netzes, sind jedoch die Bedingungen festgesetzt, unter welchen der Staat zum Eigenthümer ihrer konzessionirten Linien werden kann. Es ist unseren Lesern aus den eingehenden Berichten über jene Verhandlungen der Gang derselben und ihr endliches Resultat gewiss noch in Erinnerung; das Wesen des Gesetzes vom 27. April 1885, durch welches der Gedanke Depretis' schliesslich doch noch verwirklicht wurde, hat ebenfalls in dieser Zeitung ausführliche Erörterungen gefunden und verweisen wir daher auf die bezüglichen Artikel, um nicht Bekanntes zu wiederholen.

Nach mannigfachen Irrungen, nach harten Kämpfen mit der Ungunst der Verhältnisse, mit den Anschauungen der verschiedenen Parteien war die Eisenbahnpolitik Italiens nunmehr in ein ruhiges Fahrwasser gelangt, in welchem sie hoffentlich stetig ihrem Ziele zusteuern kann. Das System, welches sie als Lösung der Eisenbahnfrage gewählt hat, muss sich für so grossartige Verhältnisse erst bewähren; ob es jenen Erfolg haben wird, den sich seine beredten Vertreter erhofften, wird sich erst nach längerer Zeit klar und unzweideutig darlegen. Das wesentlich Erfreuliche jener Thatsachen, welche das Gesetz vom 27. April 1885 geschaffen hat, liegt jedoch in dem Umstande, dass die Eisenbahnen aus einem Objekte der Finanzpolitik zu einem solchen der Handelspolitik wurden. In dieser Thatsache und in dem Werdeprozess derselben liegt aber auch zugleich das Interesse, welches ein Rückblick auf die historische Entwickelung des Eisenbahnnetzes und auf die Wandlungen der Eisenbahnpolitik des jungen Königreiches darbietet. Noch ist nicht in allen Staaten das Eisenbahnwesen in jene konsolidirten Verhältnisse eingetreten, in welchen allein dessen gedeihliche Entwickelung möglich ist, noch kämpft hier und da das mächtige Privatkapital gegen den gewaltigen, in der Natur der Sache begründeten Drang nach Verstaatlichung des wichtigsten Verkehrsmittels der Gegenwart: in solchen Zuständen ist es lehrreich, gelegentlich einen Blick in die Sturm- und Drangperiode der Eisenbahnen solcher Staaten zu werfen, welche diese Zeit so glücklich durchrungen haben wie das einige Italien. —k.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2466 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2551 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebergang des Unter-Elbeschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2571 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Kiel am 10./11. d. Mts. abgehaltenen Ausschusssitzung [die nächste Ausschusssitzung soll am 17. Juni 1891 in Freiburg in Baden stattfinden, es sei denn, dass Anträge vorliegen, welche es der vorsitzenden Verwaltung angemessen erscheinen lassen, den Ausschuss schon früher zu berufen. In diesem Falle soll die Sitzung am 14. Januar 1891 in Leipzig stattfinden] (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Publikation von zwei Gesetzen über Eisenbahnkonzessionirungen.

Das „R.-G.-Bl." vom 7. und 17. d. Mts. Nr. 94 bezw. 105 enthält die Gesetze u. zw. betreffend a) die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Lokalbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau, b) die Herstellung einer Eisenbahn von Schrambach nach Kernhof auf Staatskosten; beide Gesetze sind in den Nummern 66 bezw. 70 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." vollinhaltlich abgedruckt.

Ermässigung der Frachtsätze für Eisenwaaren und Dampfkessel.

Der Landesverein der Böhmischen Maschinenfabriken hat in einer Eingabe an das Handelsministerium die Bitte gerichtet, dahin zu wirken, 1. dass für Eisen- und Stahlwaaren der Post 129 auch im Lokalverkehr jener Bahnen, auf denen dieselben noch nicht nach Klasse A und bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg nach Klasse B berechnet werden, entsprechende Ausnahmetarife zur Einführung gelangen; 2. dass die Dampfkessel deklassifizirt und in die Post 129 und 130 a aufgenommen werden und 3. dass schon bis zur Durchführung der zu 2 gestellten Bitte die in den bestehenden Ausnahmetarifen einzelner Bahnen für Eisen- und Stahlwaaren ausdrücklich ausgeschlossenen Dampfkessel der gleichen Begünstigung theilhaftig werden. Die Eingabe weist darauf hin, dass die jetzt bestehenden Frachtsätze bedeutend höher sind als in Deutschland und nicht einzusehen ist, warum nicht auch bei uns Sendungen dieser Waare in Quantitäten von 10 000 kg für den Frachtbrief billiger verfrachtet werden sollen, als derlei Sendungen von 5 000 kg. Auch in Ungarn auf sämmtlichen Linien der Staatsbahnen werden diese Waaren schon bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg nach billigerem Frachtsatz der Klasse A verfrachtet und wird dieser Frachtsatz noch um 10 % ermässigt, sobald diese Waaren in Quantitäten von 10 000 kg aufgegeben werden. Da aber diese Begünstigung nur dann gewährt werden, wenn die betreffenden Sendungen auf Stationen aufgegeben sind, in deren Nähe sich Eisenfabriken befinden und nachgewiesen ist, dass diese Waaren auch aus diesen Fabriken stammen, so ist die Oesterreichische Industrie für ihre Lieferungen nach Ungarn von dieser Begünstigung ausgeschlossen. Die höhere Tarifirung der Dampfkessel steht im auffälligsten Widerspruch zum gesammten Tarifsystem der Oesterreichischen Bahnen, da dieselben minderwerthig als zerlegte Maschinen und doch stets eine ganze Wagenladung bildend, höher tarifirt werden als jene Maschinen. Auch findet weder auf den Deut-

schen, noch Ungarischen Bahnen ein Unterschied in der Tarifirung von Dampfkesseln und der für Eisenwaaren und Maschinen statt, ja selbst im Deutsch-Oesterreichischen Verbandverkehr ist dieser Unterschied aufgehoben. — Das K. K. Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen eingeladen, hierüber in der nächsten Direktorenkonferenz zu berathen und diese Tarifänderungen durchzuführen.

Ertheilung und Erstreckung von Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat dem Ingenieur Franz Ipser in Wien und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Böheimkirchen der Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten zur Haltestelle Spratzern der Staatsbahnlinie St. Pölten-Leobersdorf und von da durch das Pielachthal nach Frankenfels; ferner dem Franz Krzizik in Karolinenthal bei Prag für eine elektrische Bahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis in den Königlichen Thiergarten (Baumgarten) in Bubenc auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt; endlich die dem Bezirksobmanne Johann Müller in Rochlitz früher ertheilte und dann wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine nunmehr mit Schmalspur auszuführende Lokalbahn von der Station Starkenbach der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Ober-Rochlitz a. d. Iser auf weitere 6 Monate verlängert.

Getreideexport-Enquete bei den Ungarischen Staatsbahnen.

Wie alljährlich fand unter Theilnahme hervorragender Exporteure und Mühlenindustrieller eine solche Konferenz statt. Ministerialrath Ludwig machte die Mittheilung, dass von Seite der Ungarischen Staatsbahnen in Budapest, Fiume und auch noch in 34 anderen Stationen im Innern des Landes Lagerräume mit einem Fassungsraume von 3 100 Wagen vorhanden seien, wovon ein Fassungsraum von 1 200 Wagen auf Fiume und von 1 000 Wagen auf Budapest entfalle. Gegen das Jahr 1888, in welchem Jahre die Exportcampagne eine sehr lebhafte war, habe sich die Zahl der Wagen, die entliehenen inbegriffen, um 4 458 vermehrt, und bis zum Beginn der Exportcampagne werde das Plus die Ziffer von 4 800 erreichen. — Mit Rücksicht auf den zu gewärtigenden Export wurde von den Industriellen u. a. der Wunsch nach Herabsetzung der Getreide- und Mehltarife nach Fiume damit begründet, dass die Frachtsätze via Regensburg-Gustavsburg und via Korneuburg-Laube so namhaft ermässigt worden seien, dass der Export über Fiume viel theurer zu stehen komme und diese Route gänzlich in den Hintergrund treten müsste. So sei die Fracht für Getreide von Budapest nach London via Fiume um 15 kr. theurer als auf allen anderen Routen. Im Vergleiche zu den Ziffersätzen in der Relation Budapest-Rotterdam sei Fiume um 47 kr. für den Metercentner theurer, in der Relation Budapest-Amsterdam und Antwerpen um 40 kr. theurer. Selbst aber bei gleicher Wohlfeilheit der Frachtsätze würde die Kaufmannschaft die eben genannten Routen Fiume vorziehen, weil man auf den ersteren zu jeder Zeit und in den kleinsten Mengen verfrachten könne, während auf der Route Fiume grössere Quantitäten gefordert werden und man auf das Vorhandensein von Dampfern im Hafen angewiesen sei. Um einer kleinen inländischen Konkurrenz zu begegnen, hätten die Ungarischen Staatsbahnen auf der Strecke von Semlin nach Budapest (343 km) einen Tarif von 41,4 kr. gebildet. Auf derselben Basis berechnet, würde sich der Frachtsatz auf der 601 km langen Strecke Budapest-Fiume auf 72,5 kr. stellen, während die Fracht heute thatsächlich 98 kr. kostet. Man sollte daher eher darauf achten, die billigen Frachtsätze dort zu gewähren, wo eine grosse Konkurrenz vorhanden ist. Ferner möge die jedesmalige Erhöhung der Lagerzinse der Kaufmannschaft rechtzeitig bekannt gemacht werden und die Wirksamkeit erst 3 Wochen nach der Publikation eintreten, damit die Kalkulationen der Geschäftswelt durch solche plötzliche Maassnahmen nicht über den Haufen geworfen werden. — Der Vorsitzende versprach, diese Wünsche beim Handelsministerium dringend zu befürworten.

Frachtermässigung für Kohle für den Herbst- und Winterbedarf.

Um wegen des alljährlich in den Herbstmonaten auftretenden Wagenmangels den Industrieunternehmungen die Versorgung mit Kohlen in den Monaten Juni, Juli und August 1890 für den Herbst- und Winterbedarf zu erleichtern, hat die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen infolge der hierüber jüngst abgehaltenen Enquete (siehe Nr. 48 S. 485 d. Ztg.) für den internen Kohlenverkehr in obigen 3 Monaten auf ihren westlichen Linien, mit Ausnahme einiger Lokalbahnlinien, von den offiziellen Tariffrachtsätzen einen Nachlass von 15 %, in maximo aber 2 kr. für 100 kg unter gewissen Bedingungen zugestanden.

Ausfolgung eines Frachtgutes an einen gerichtlich bestellten Sequester (Rechtsfall).

Infolge eines gerichtlichen Auftrages wurde ein vom Adressaten noch nicht bezogenes Gut dem bestellten Sequester ausgefolgt, bei welchem es eine Beschädigung erlitt. Der vom Aufgeber gegen die Bahn gerichtete Entschädigungsanspruch wurde vom K. K. Obersten Gerichtshof deshalb abgewiesen, weil „die Ausfolgung einer Frachtsendung an einen gerichtlich bestellten Sequester auf keinen Fall als Verlust des Frachtgutes erscheint, und daher die Haftung der Bahn im Sinne des Art. 395 des Handelsgesetzbuchs nicht eintritt.“ Der Stationsvorstand war nicht berufen, den Rechtsstandpunkt des Aufgebers gegenüber der die Sequestrirung erwirkenden Partei zu vertreten oder dagegen zu protestiren, da er sonst als Geschäftsführer ohne Auftrag selbst verantwortlich geworden wäre.

Die Erledigung von Frachtreklamationen.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat mit Cirkular vom 13. Mai d. J. sämmtliche Bahnverwaltungen um eine raschere Erledigung der „in vielen Fällen in unverantwortlicher Weise verschleppten“ Reklamationen insbesondere aus dem direkten Verkehre dringend ersucht. In einem statistischen Ausweise hierüber wird u. A. erwähnt, dass 12 Reklamationen schon über ein Jahr ausständig sind. Es müsse, um die berechtigten Klagen der Parteien endlich zu beseitigen, eine möglichst rasche Erledigung und ein sofortiger Rücklauf derselben nöthigenfalls durch Strafandrohungen bei den Dienststellen erzielt werden, was bisher trotz der allmonatlich abgelassenen enormen Zahl von Erinnerungsschreiben nicht geschieht. (Zur Erzielung dieses Resultates wurde vor längerer Zeit von den kaufmännischen Kreisen die Verzinsung der verspätet zur Auszahlung gelangenden Forderungen verlangt, was jedoch von den Bahnverwaltungen abgelehnt wurde. Anmerkung des Referenten.)

Neugestaltung des offiziellen Kursbuches „Der Kondukteur“.

Dieses von den Oesterreichischen Eisenbahnen neuerdings als offiziell erklärte Kursbuch hat mehrere vortheilhafte Umgestaltungen erfahren: die Fahrpläne sind entsprechend den diesfälligen Plakaten der Eisenbahnen nach dem sogenannten „Pfeilsystem“ eingerichtet, die Bahnstrecken sind weiter in Routen eingetheilt und dementsprechend im Inhaltsverzeichnisse angegeben. Die Lokalfahrpläne, die Fahrpläne der Oesterreichischen und jene der Ungarischen Linien sind durch Verwendung verschiedenfarbiger Papiere unterschieden und leicht auffindbar. Eine praktische Uebersichtskarte mit Angabe der Routenzahlen, sowie mehrere kleine Uebersichtskarten zwischen den einzelnen Abtheilungen bilden eine werthvolle und längst erwünschte Bereicherung des „Kondukteur“, dessen Umfang das Vierfache des ursprünglichen nun erfahren hat.

Lokalbahn St. Pölten-Tulln.

Diese Lokalbahn wird demnächst ein Doppelgeleise erhalten; der rege Personenverkehr, welcher sich seit Jahren auf der Elisabeth-Westbahn entwickelt hat, erfordert gebieterisch eine Verminderung des Frachtenverkehres auf dieser Strecke. Fortan werden demnach die grossen Lastenzüge den Umweg Wien-Tulln (Kaiser Franz Josefbahn)-St. Pölten machen, um die Strecke der Westbahn Wien-St. Pölten vornehmlich für den Personenverkehr zu reserviren. Die meisten Stationen dieser Lokalbahn wurden bereits im Vorjahre erweitert; einige Erweiterungen werden gegenwärtig durchgeführt.

Umschlagplatz in Tarnobrzek a. d. Weichsel.

Die Regierung hat der Galizischen Carl Ludwigbahn die Konzession zur Errichtung eines Umschlagplatzes in Tarnobrzeg an der Weichsel ertheilt und beabsichtigt die Verwaltung, denselben ehestens zu aktiviren. Der neue Umschlag ist für den Uebergang von Holz und Getreide aus Galizien und Russland nach Schulitz und Danzig von grosser Bedeutung.

Generalversammlung der Marmaroser Salzbahn-Aktiengesellschaft am 9. Juni d. J.

Dem Direktionsberichte für 1889 zufolge betrugen die Einnahmen 127 687 fl., die Ausgaben 44 551 fl., daher der Reingewinn 83 132 fl. Zuzüglich des vorjährigen Gewinnsaldos ergibt sich ein Reingewinn von 88 553 fl., von welchem zur Einlösung der am 1. April verloosten 200 Stück Prioritätsaktien 20 000 fl., zur Bezahlung einer 15 % Dividende nach den noch nicht verloosten 7 136 Prioritätsaktien 35 680 fl., zur Dotirung des Reservefonds 800 fl., zur Amortisation des Stammaktienkapitals 10 000 fl. verwendet werden sollen. Vom restlichen Betrage werden 14 300 fl. als Dividende der Stammaktien verwendet, 6 000 fl. dem Schwellenreservefonds zugewiesen und 1 773 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Es wurde endlich beschlossen, den Kupon der Prioritätsaktien mit 5 fl., jenen der Stammaktien mit 4,50 fl. am 1. Juli einzulösen.

Generalversammlung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen am 13. Juni d. J.

Laut Direktionsbericht für 1889 betrugen die Einnahmen 990 170 fl., welche viel günstiger sind als jene des Vorjahres. Einen wesentlichen Einnahmeüberschuss weist der Personenverkehr auf; derselbe betrug im Jahre 1888 253 501 fl., im Jahre 1889 aber um 40 000 fl. mehr. Vom Betriebsüberschuss von 451 091 fl. werden 180 000 fl. zur Bezahlung einer 6 % Dividende der bis Ende 1889 emittirten 30 000 Stück Prioritätsaktien, 189 600 fl. zur Bezahlung einer 6 % Dividende der 31 600 Stück Stammaktien, 1 200 fl. zur Honorirung des Verwaltungsausschusses, 20 373 fl. zu Tantiemen der Direktionsmitglieder, 12 224 fl. zur Deckung von unvorhergesehenen Ausgaben verwendet und 16 171 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen am 18. Juni d. J.

Vor allem wurde von dem zum Direktor ernannten Generalinspektor R. v. Bogusz über die mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen wegen Genehmigung der Beschlüsse der Generalversammlungen von 1885 und 1887, welche nun in theilweise modifizirter Form dieser Generalversammlung abermals zur Genehmigung vorgelegt werden, berichtet. Diese Beschlüsse betreffen:

1. Den Umtausch der Linie Nusle-Modran gegen die Linie Brandeis a. E.-Mochow und den Verkauf dieser letzteren Linie an die Staatseisenbahn-Gesellschaft; 2. die Konvertirung der mit 5 % in Gold verzinslichen Prioritätsschuld der Gesellschaft in eine gleich hohe, mit 4 % in Noten verzinsliche; 3. das finanzielle Uebereinkommen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft, wonach an dieselbe, von dem nach Zahlung der Prioritätenzinsen und Amortisation erübrigenden Erträgnissüberschusse, 25 % als Gewinnantheil und 75 % (bis zur Tilgung ihrer Forderung von rund 800 000 fl. an die Gesellschaft der Kommerzialbahnen) an Zahlungsstatt abzuführen seien.

Die Versammlung genehmigte diese Beschlüsse, welche früher die Genehmigung der Staatsverwaltung erhalten haben, und ermächtigte den Verwaltungsrath zur Vornahme der betreffenden Statutenänderungen. Sodann wird der Geschäftsbericht erstattet; die Betriebsergebnisse des Jahres 1889 sind durchaus günstig. Die Transporteinnahmen beziffern sich auf 575 334 fl., die Gesammteinnahmen auf 617 764 fl., so dass nach Abzug der Gesammtausgaben von 340 602 fl. ein Nettoüberschuss von 277 162 fl. verbleibt. Hiervon kommen zunächst 18 546 fl. in Abzug, welche als Betriebsüberschuss der für Rechnung der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft betriebenen Linie Brandeis a. E.-Mochov an die Verwaltung der Staatseisenbahn - Gesellschaft abgeführt wurden. Weitere 228 912 fl. sind zur 4 % Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld von 5 722 800 fl. erforderlich, so dass von dem ausgewiesenen Betriebsüberschusse noch ein Betrag von 29 704 fl. verfügbar bleibt. Der Verwaltungsrath beantragt, 10 000 fl. für Prioritätenamortisation zu bestimmen und von den sodann verbleibenden 19 704 fl. an die Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft 25 % als den ihr gebührenden Gewinnantheil und 75 % als Abschlagszahlung zu leisten. Der Antrag wurde ohne Debatte einhellig angenommen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn am 19. Juni d. J.

Diese Versammlung, welche zum Behufe der Beschlussfassung über die Verstaatlichung einberufen worden war, nahm einen programmgemässen Verlauf. Der von der Direktion vorgelegte Vertrag mit der Regierung wegen Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien wurde einstimmig angenommen, ebenso gelangten die infolge dessen nothwendig gewordenen Statutenänderungen en bloc zur Annahme. Bezüglich der Konversion der Prioritäten wurden schon früher Verhandlungen eingeleitet, doch ist die Konvertirung selbst erst für einen späteren Termin in Aussicht genommen. Es bestehen 3 Prioritätenkategorien: 26,6 Millionen Gulden 5 % Silberprioritäten, 13 Millionen Gulden 5 % Goldobligationen und 1.6 Millionen Gulden 6 % Betriebs-Goldanleihe. Die Ungarische Nordostbahn partizipirt ausserdem an der 5 % Gold-Investitionsanleihe vom Jahre 1876 mit 2,3 Millionen und an der $4^1/_2$ % Gold-Investitionsanleihe vom Jahre 1888 mit 8,4 Millionen Gulden. Dem voraussichtlich in den Ruhestand tretenden Generaldirektor Emerich von Ivanka wurde für seine aufopfernde und erspriessliche Thätigkeit im Interesse des Unternehmens der Dank der Gesellschaft votirt.

Personalnachrichten.

S. M. der Kaiser hat dem Oberingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, P. F. K u p k a, mit Rücksicht auf seine litterarische Thätigkeit den Titel eines Kaiserlichen Rathes mit Nachsicht der Taxen verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Erst am letzten Wochentage hat die bis dahin überaus schlechte Witterung endlich den sommerlichen Charakter angenommen und damit sind die Hoffnungen aller Kreise auf eine gute Ernte wieder aufgelebt; ungeachtet der beruhigenden Erläuterungen des Kriegsministers über die Grösse des Heeresbedarfes will die Verstimmung der Spekulation doch nicht weichen, wozu auch der Rückgang der Preussischen Konsols das seinige beitrug. Die Kurse haben ihre Elastizität verloren, es fehlen die Käufer, das Kapital hält sich von dem Effektenmarkte fern. Dessen ungeachtet stiegen Nordbahn (2775), Carl Ludwigbahn (200,25), Elbethalbahn (229,40), von den Böhmischen Bahnen insbesondere Dux-Bodenbacher (—,—) und Prag-Duxer Stammaktien (76) wegen des über die Investitionen endlich vereinbarten Uebereinkommens mit der Regierung und Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (231) wegen des in Russland projektirten Anschlusses bei Nowosielica.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

V a r e s e - P o r t o C e r e s i o. Der vorläufig eingesetzte Ausschuss wurde durch eine Hauptversammlung der Betheiligten ermächtigt, zum Zweck des Baues und Betriebes dieser etwa 14 km langen Linie eine Aktiengesellschaft zu bilden, sowie durch bestimmte Personen den Geldpunkt hinsichtlich der Aktien und der Beiträge regeln zu lassen, ferner die bautechnischen Angelegenheiten eingehend zu prüfen, auch mit dem Staat, der Provinz und den Gemeinden in Verhandlung zu treten. Ausser dem Entwurf der Nordmailändischen Eisenbahngesellschaft liegt ein weiterer vor.

B e n e v e n t o - V o l t u r a r a A p p u l a. Der eingereichte Entwurf bezieht sich auf eine rund 86 km lange S c h m a l s p u r b a h n, von der 42 km in Krümmungen bis zu 150 m Halbmesser liegen und die grösste Steigung 4 % beträgt; die Spurweite ist auf 0,95 m bemessen. Ab Benevento sind die 11 Bahnhöfe P i e t r a E l c i n a, P a g o V e j a n o, S. G i o r g i o l a M o l a r a, M o l i n a r a, R e i n a, S. M a r c o d i C a v a t i, B a s e l i c e, T o j a n o, M o n t e f a l c o n e, S. B a r t o l o m e o i n G a l d o und V o l t u r a r a A p p u l a in Aussicht genommen.

F a e n z a - F l o r e n z. Die nur 5,8 km lange Strecke M a r r a d i - F a n t i n o, welche jetzt in Bau genommen werden soll, wird etwa 6 853 000 L. Kosten erfordern, ebenso beansprucht der gleichfalls genehmigte Bauentwurf der Strecke R o n t a - B o r g o S. L o r e n z o wegen der Schwierigkeiten, die das Gelände der Bauausführung bereitet, einen Aufwand von rund 6 Millionen Lires.

C a t a n z a r o z u r M e e r e n g e V e r a l d i. Für den schwierigen Rest dieser Linie soll nach dem Vorschlage der Bauunternehmerin (Società Nazionale delle Officine di Savigliano) eine Zahnradbahn nach Abt'schem System eingefügt werden, und zwar etwa von der Coracebrücke ab. Die Länge der Strecke beträgt rund 7,8 km, wovon die Hälfte in Krümmungen liegt, und die grösste Steigung beträgt 7 % auf eine Länge von rund 4 km. Bis zum neuen Bahnhof Catanzaro sind 152 m Steigung und von hier bis zum Coracefluss 216 m Gefäll zu überwinden. Ausser 3 metallenen Brücken von 18 bezw. 30 und 40 m Spannung sind noch 5 grössere Bauwerke erforderlich, theilweise mit Pfeilern aus Mauerwerk: der Viadukt über das Salathal mit 4 Bogen von je 46 m Lichtweite und mit 27 m grösster Höhe; der Viadukt über das Mosofolothal mit 4 Bogen von je 32,5 m und mit 30 m grösster Höhe; die Brücke über die Schlucht am neuen Bahnhof Catanzaro, 1 metallener Bogen von 85 m und 2 gemauerte Endbogen von je 12 m; die Fiumerellabrücke in 3 Bogen zu 60, 70 und 60 m Spannung und die Coracebrücke in 4 Bogen zu je 40 m Spannweite. Die Baukosten mit Ausschluss des Bedarfes für den gewöhnlichen Oberbau und für die b e s o n d e r e n Lokomotiven sind auf 6 650 000 L. beziffert; die Theilstrecke Catanzaro-Sala bis Catanzaro-Stadt soll innerhalb 2 Jahren nach Genehmigung des Bauentwurfes und der verbleibende Rest von Catanzaro-Stadt bis zum Corace in weiteren 18 Monaten betriebsfähig hergestellt sein.

G e n u a - P i a c e n z a - C r e m o n a. Für die Anlage dieser Linie wird gegenwärtig eifrig gewirkt, wie auch in einer Versammlung von Betheiligten ein Ausschuss gewählt worden ist, welcher eingehend mit den betreffenden Provinzen und Gemeinden verhandeln soll. In den Begründungen für Beschleunigung des Baues werden die Erfordernisse des Handels, des Landesvermögens und der Vertheidigung geltend gemacht.

N e a p e l - O t t a j a n o. Für den Bau und Betrieb dieser Bahn sowie für weitere Eisenbahnunternehmungen hat sich in Neapel eine Gesellschaft mit einem Kapital von zunächst 2 500 000 L. gebildet.

A e t n a - R i n g b a h n. Der Bauvertrag ist nunmehr mit dem Unternehmer abgeschlossen; der endgültige Bauplan für die dritte Strecke Adernò - Catania liegt vor, und die erste Strecke Riposto-Randazzo soll schleunigst in Bauangriff genommen werden, sobald die regierungsseitige Genehmigung eintrifft.

Bücherschau.

Führer für die Route Salzburg-Berchtesgaden-Königssee. Betreffend die Verbindung zwischen Salzburg-Berchtesgaden und Königssee hat die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft einen kleinen, mit Abbildungen hübsch ausgestatteten Führer herausgegeben, welchen wir den Reisenden, welche das Salzburger und Berchtesgadener Hochgebirge besuchen, empfehlen möchten.

Die Aufgabe des Führers soll nach den Vorbemerkungen die sein, darauf hinzuweisen, wie durch lokale Transportunternehmungen vorliegender Art Kostenumfang und Reisedauer nicht nur im voraus ermittelt, sondern auch bei schneller und angenehmer Fahrt ganz beträchtlich ermässigt werden können. Unter Benutzung dieses Führers lässt sich gegenüber den unsicheren Reisekosten der fraglichen Verkehrslinie, welche sich im Fuhrwerk auf 12—15 fl. und theilweise noch mehr belaufen, ein sicheres Calcül ziehen, aus welchem sich weit mässigere Reisekosten ergeben, so dass in Verbindung mit den auf den Hauptbahnen eingeführten mässigeren Rundreise-Tour- und Zonenkarten auch den mittleren Ständen der Besuch des Salzburger Hochgebirges mit seinen reizenden Landschaften ermöglicht wird.

Den Schluss des Führers bilden der Personen- und Gepäcktarif sowie der Fahrplan der genannten Route.

Verschiedenes.

Rumänien.

Der Senat genehmigte am 18 d. Mts. den Gesetzentwurf, betreffend den Bau einer Eisenbahn Okna-Comanesti-Moinesti, behufs eventuellen Anschlusses an die Oesterreichisch-Ungarischen Linien. — Desgleichen nahm die Deputirtenkammer die Gesetzentwürfe über die Donautransporte und die Verlängerung der Eisenbahnen von Giurgewo und Magureli bis zum Meere an.

Südafrikanische Republik.

Der Volksraad hat die Regierung ermächtigt, sofort eine Eisenbahn von Prätoria nach dem Flusse Vaal als Fortsetzung der Delagoabai-Eisenbahn mit Zweigbahn von Prätoria nach Johannesburg zu bauen.

Eine elektrische Seilbahn zur Briefbeförderung zwischen Buenos Ayres und Montevideo soll in Kürze ins Leben treten. Der „La Plata-Ztg." zufolge hat es eine Gesellschaft übernommen, die nahezu 300 km lange Strecke mit zwei elektrischen Drähten zu überspannen, mittelst deren die Briefkästchen im Verlauf von 2 Stunden von der Hauptstadt Uruguays nach derjenigen Argentiniens befördert werden sollen. Den etwa 30 km breiten La Plata-Strom werden die Drähte, durch zwei zu beiden Seiten des Flusses errichtete Thürme getragen, in einer Höhe von 80 m überspannen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eydtkuhner Transit-Güterverkehr. Die Station Ludwigshafen der Pfälzischen Bahnen wird vom 1. Juli d. J. ab in die Ausnahmetarife 31 für die Beförderung von Eisen und Stahl usw. und A. für Stückgüter und die allgemeinen Wagenladungsklassen A und B (Sammelguttarif) des vom 1. Januar 1889 gültigen Gütertarifs für den Verkehr nach Eydtkuhnen transito aufgenommen.

Es gelten die nachstehenden Frachtsätze:

Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Nach Eydtkuhnen transit von	Entfernung km	Ausnahmetarif 31						Ausnahmetarif A		
		1. Kategorie		2. Kategorie		3. Kategorie		Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklasse	
		zu 5000 kg	zu 10000 kg	zu 5000 kg	zu 10000 kg	zu 5000 kg	zu 10000 kg		A zu 5000 kg	B zu 10000 kg
Ludwigshafen . .	1340	4,06	3,38	3,25	2,71	2,86	2,38	6,48	5,18	4,32

Bromberg, den 17. Juni 1890. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Thüringischer Verband. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecken Berthelsdorf-Grossbartmannsdorf, Brand - Langenau und Freiberg-Halsbrücke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gelangt der Nachtrag VI zum Tarifheft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Brand bei Freiberg, Freiberg-Schachtbahnhof, Grosshartmannsdorf, Halsbrücke und Langenau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Der Nachtrag kann von Ende Juni ab von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Erfurt, den 25. Juni 1890. (1382)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. ab treten im Main-Neckarbahn - Pfälzischen Gütertarif an Stelle der Seite 44 enthaltenen Schnittfrachten für die Pfälzischen Stationen der Linie Kaiserslautern-Lauterecken anderweite Schnittfrachtsätze in Kraft.

Letztere schliessen gegenüber den bisherigen Taxen, mit Ausnahme der für die Klasse B, wo bei einigen Stationen eine Erhöhung von 1—2 ₰ für 100 kg eintritt, eine Ermässigung in sich. Nähere Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Darmstadt, den 24 Juni 1890. (1383)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Tarif von Stationen Deutscher Bahnen nach den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern vom 1. November 1889. Vom 1. Juli d. J. ab werden die Artikel „Messingwaaren, sowie Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen" in die Abtheilung A des im obenbezeichneten Tarif bestehenden Ausnahmetarifs Nr. 1 für Eisen und Stahl aufgenommen.

Breslau, den 26. Juni 1890. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Elbeumschlagsverkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Mit 1. September 1890 gelangen die Frachtsätze, Zuschläge und Kilometer für den Verkehr zwischen Riesa-Elbkai und Taus, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, zur Aufhebung.

Dresden, den 23. Juni 1890. (1385)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Südwestrussischer Kohlenverkehr. Der vom 1. August 1888 ab gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Koks von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Berlin nach Stationen der Russischen Südwestbahnen tritt vom 13. August dieses Jahres ab ausser Kraft. Sendungen der vorbezeichneten Art können vom genannten Tage ab nur in gebrochener Kartirung befördert werden.

Breslau, den 24 Juni 1890. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen
Eisenbahndirektion Berlin.

Bayerisch-Sächsischer, Sächsisch-Württembergischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Die Bekanntmachung vom 18. April d. J., wonach die Stückgut - Ausnahmesätze (Ausnahmetarif 20, bezw. 10 und 8) für Metalle und Metallwaaren, sowie für Holzwaaren im Verkehre zwischen Lindau, Friedrichshafen und Konstanz und verschiedenen Sächsischen Stationen vom 1. Juni d. J. ab nur noch für Sendungen Anwendung finden, welche nachweisbar über diese Station hinaus nach der Schweiz bezw. Vorarlberg verfrachtet werden, wird dahin abgeändert, dass vom 1. Juli d. J. ab diese Ausnahmesätze wiederum auch für solche Sendungen gelten, welche nachweisbar von der Schweiz, bezw. Vorarlberg über Lindau, bezw. Friedrichshafen und Konstanz nach Sächsischen Stationen zur Beförderung gelangen. Die Ausnahmesätze für Romanshorn, Rorschach und Bregenz gelten ebenfalls für beide Verkehrsrichtungen.

Dresden, am 24. Juni 1890. (1387)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hannover - Oberhessischer Verkehr. Am 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag VI zum Gütertarif Hannover-Oberhessen zur Einführung, enthaltend Abänderungen bezw. Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, worüber die Güterexpeditionen Auskunft geben.

Giessen, den 23. Juni 1890. (1388)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Die Gültigkeitsdauer der im Oktober bezw. November 1889 für den Verkehr von Stationen des Bezirks Bromberg nach den einzelnen Nord- und Ostseehäfen eingeführten Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, sowie für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern wird über den 30. Juni hinaus bis auf weiteres verlängert.

Bromberg, den 21. Juni 1890. (1389)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Sächsischer Verband. Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für den Güterverkehr in Kraft, durch welchen der Verbandsgütertarif vom 1. April 1888 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Es bleiben aber dessen Bestimmungen, Entfernungsangaben und Tarifsätze für nachbenannte Stationsverbindungen in Wirksamkeit:

a) bis auf weiteres für den Verkehr der an der Linie Uelzen-Langwedel belegenen, seit 1. April 1890 in den Direktionsbezirk Hannover übergegangenen Stationen: Bendingbostel, Brockhöfe, Ebstorf, Emmingen, Frielingen, Gr. Linteln, Munster, Soltau und Visselhövede;

b) bis 1. September 1890 für den Verkehr zwischen Görlitz (Sächs. Stb.) einerseits und den Stationen der Linien Stendal-Uelzen, Stendal - Wittenberge, Stendal-Gardelegen und Stendal-Hämerten des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn andererseits.

Bei den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen sind Abdrücke dieses Tarifes käuflich zu erlangen.

Dresden, den 24. Juni 1890. (1390)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XI zum Tarifheft Nr. 3 in Kraft. Derselbe enthält abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Badischen Stationen der Strecke Lörrach-Zell i. W., Waldkirch und Schiltach, ferner Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Graben-Neudorf und Petershausen, sowie eine Aenderung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter (Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren) im Verkehre mit Konstanz.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 24. Juni 1890. (1391)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. kommen die im Südwestdeutschen Tarifheft 7 für den Verkehr zwischen Mannheim einerseits und den diesseitigen Stationen der Strecke Bingerbrück-Kronweiler (einschliesslich der Zweigbahn Langenlonsheim-Simmern) andererseits vorgesehenen Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife für Holz und für bestimmte Stückgüter auch auf den Verkehr mit den Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn im Saarbrücken-Hessischen Verkehre zur Anwendung.

Vom gleichen Tage ab werden die Frachtsätze des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Birkenfeld-Conz (nebst Seitenlinien) einerseits und Mannheim - Neckarvorstadt, Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof andererseits um je 0,01 *M.* für 100 kg ermässigt.

Köln, den 21. Juni 1890. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Der in unserer Bekanntmachung vom 13. d. Mts. gedachte Nachtrag XIX zum Tarif für den Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr, gültig vom 1. Juli d. J., ist erschienen und durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Derselbe enthält ausser dem in der früheren Bekanntmachung gedachten Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks, ungeformte und geformte Braunkohlen (Briquettes) u. a. auch neue Frachtsätze für die Beförderung von Roheisen nach der Haltestelle Greiz und von Porzellanerde nach den Stationen Fährbrücke, Grünstädtel, Mittweida-Markersbach, Rochsburg und Trebanz-Treben.

Dresden, am 23. Juni 1890. (1393)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Kohlenverkehr. Am 1. Juli 1890 tritt der Nachtrag II zum Ausnahmetarif vom 1. Juli 1888 für Steinkohlen etc. in Kraft, enthaltend anderweite, ermässigte Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle B unter Aufhebung der Gesammtfrachtsätze ab Station und ab Zeche für die Stationen Biessenhofen, Buchloe, Höchstädt a/D., Kaufbeuren, Oberdorf bei Biessenhofen, Röthenbach bei Lindau und Ruderatshofen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 24. Juni 1890. (1394)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zu den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch)-Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen und -Magdeburg vom 1. April 1889 treten am 1. Juli d. J. Nachträge (Nr. 5 bezw. 6) in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Erfurt bezw. Magdeburg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch bezogen werden können.

Köln, den 28. Juni 1890. (1395)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Die Station Ründeroth des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) ist mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab mit direkten Frachtsätzen in die im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarife 13 und 14 für Eisen- und Stahlwaaren etc. im Transitverkehr über die Belgischen Seehafen- und Kanalstationen aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 23. Juni 1890. (1396)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs für Getreide etc. von Mannheim und Ludwigshafen nach Weil b/Lörrach auf 1 *M.* für je 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 23. Juni 1890. (1397)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag IX zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen des Titelblattes, des Vorwortes, des Stationsverzeichnisses, der besonderen Bestimmungen und der Stations-Tariftabellen, ermässigte Entfernungen für die Stationen Spandau (Lehrter Bhf.) und Schmalkalden und vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Meine, Nienburg a. d. Saale und Rötgesbüttel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg sowie für die Stationen Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Globig, Pratau, Pretzsch, Rackith, Trebitz-Elbe und Wörblitz (Neubaustrecke Pratau-Torgau) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt; ausserdem einige Berichtigungen.

In den Vieh- etc. Tarif für den vorbezeichneten Verkehr werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab einbezogen:

a) die Stationen Meine, Nienburg a. d. Saale und Rötgesbüttel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg sowie Pratau, Pretzsch und Dommitzsch des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,

b) die Stationen Elsnig - Elbe, Globig, Rackith, Trebitz-Elbe und Wörblitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen der zuerst bezeichnete Nachtrag IX auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 23. Juni 1890. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Gütertarif enthaltene „Besondere Bestimmung zu § 50 des Betriebsreglements“ wie folgt abgeändert:

Im Verkehr nach Hamburg B. und Hamburg H. sind den unter Zollverschluss im Ansage- (Begleitzettel-) Verfahren abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender zwei gleichlautende Frachtbriefe beizugeben, von denen der eine die Bezeichnung zu tragen hat: „Für die zollamtliche Abfertigung in Hamburg.“

Erfurt, den 20. Juni 1890. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Gütertarife Elberfeld etc.-Oldenburg vom 1. Juli 1887 wird am 1. Juli d. J. der Nachtrag VIII zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 21. Juni 1890. (B1400)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer, theilweise ermässigte Frachtsätze nachweisender Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) einerseits und Stationen der Hessischen Nebenbahnen andererseits in Kraft. Durch denselben werden die in dem Nachtrag VIII zu dem Heft I des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn enthaltenen

Tarifkilometer und Frachtsätze aufgehoben. Preis 0,20 ℳ.

Ferner sind die in unserer Bekanntmachung vom 16. Mai d. J. genannten Tarifhefte I für den Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (Preis 1,20 ℳ), der Main-Neckarbahn (Preis 0,40 ℳ) und der Pfälzischen Eisenbahnen (Preis 1,20 ℳ) nunmehr bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Die in diesen Tarifheften enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt, Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen sowie Ludwigshafen a. Rh. treten erst an einem noch näher zu bezeichnenden Tage in Kraft.

Köln, den 23. Juni 1890. (1401)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-etc. Altona. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarife vom 1. April 1889 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 und 7 (für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) im Verkehr mit den Stationen Eutin, Plön und Tornesch des Eisenbahn Direktionsbezirks Altona und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 22 Juni 1890. (1402)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli 1890 neuen Stils ab tarifirt der Artikel „alte zerrissene Gummischuhe" zu den Frachtsätzen des Artikeltarifs V des vom 20 Oktober alten Stils/ 1. November neuen Stils 1888 gültigen Deutsch-Russischen Gütertarifs.

Bromberg, den 17. Juni 1890. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. An Stelle des Tarifs vom 1. Januar 1888 wird für die Beförderung von Steinkohlen usw. zum Ortsverbrauche in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen am 1. Juli d. J. ein neuer Ausnahmetarif zur Ausgabe gelangen.

Unter Berücksichtigung sämmtlicher bereits auf dem Verfügungswege eingeführten Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe ausserdem Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Jaderberg und Grüppenhühren der Oldenburgischen Staatseisenbahn.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Oldenburg, den 23. Juni 1890. (B1404)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten zwischen Basel Bad. Bahnhof transit und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen ist mit sofortiger Wirkung ein Berichtigungsblatt erschienen, durch welches das Artikelverzeichniss des gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 6 für Getreide etc. auch für diesen Ausnahmetarif in Geltung gesetzt wird.

Karlsruhe, den 21. Juni 1890. (1405)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Güterverkehre: Köln (rechtsrh.)-Breslau, Köln (linksrh.)-Breslau, Elberfeld-Breslau. Am 1. Juli d. J. tritt zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag X, zum Staatsbahntarif Köln (linksrh.)-Breslau der Nachtrag V und zum Staatsbahntarif Elberfeld-Breslau der Nachtrag IX in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen:

1. des Vorworts,
2. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. des Kilometerzeigers,
4. der Ausnahmetarife,

und sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen und durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen der betheiligten Verwaltungen. Die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn ist hinsichtlich ihrer auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen als Verbandsverwaltung dem Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.)-Breslau beigetreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags X zum Tarif Köln (rechtsrh.)-Breslau sind für 0,25 ℳ, des Nachtrags V zum Tarif Köln (linksrh.)-Breslau für 0,24 ℳ und solche des Nachtrags IX zum Tarif Elberfeld-Breslau für 0,25 ℳ bei den Stationskassen käuflich zu haben.

Breslau, den 25. Juni 1890. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Juli l. J. gelangt ein neuer Tarif (Preis 1 ℳ) für den Lokal-Güterverkehr der Pfälzischen Eisenbahnen zur Einführung.

Ludwigshafen a/Rh., den 22 Juni 1890.
Die Direktion: (1407)
v. Lavale.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 7 des Verbandsgütertarifs (Baden-Saarbrücken) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält Ergänzung der Frachtsätze für die Stationen Niederlinxweiler und Taben sowie Berichtigungen einiger Entfernungen.

Karlsruhe, den 24. Juni 1890. (1408)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Basel B. B. und Waldshut einerseits und den Stationen der Schweizerischen Bahnen, sowie den Dampfbootstationen des Zürichsees anderseits gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 3 für die Beförderung von Lebensmitteln in beschleunigter Fracht, vom 1. September 1887, ist vom 1. Juli l. J. ab für Sendungen frischer Beeren, frischen Obstes und frischer Weintrauben aus oder nach Deutschland, welche auf den Deutsch-Schweizerischen Grenzstationen zur Umkartirung gelangen, auch dann anwendbar, wenn die Auflieferung der Sendungen mit weissen (anstatt mit rothen) Frachtbriefen erfolgt.

Die Anwendung dieses Ausnahmetarifs muss jedoch auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben werden.

Karlsruhe, den 24. Juni 1890. (1409)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Der im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarif (Theil II) vom 1. Juni 1890, Anhang zum Hefte A, enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 10 für die Ausfuhr von Blei etc. von Mechernich nach Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sud Quais) transit erhöht sich mit Gültigkeit vom 1. August d. J. von 10,05 Frcs. auf 11.05 Frcs. für 1 000 kg.

Köln, den 24. Juni 1890. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion,
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. wird ein neuer Gütertarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und der Station London der Grossen Englischen Ostbahn andererseits über Antwerpen-Harwich in Kraft treten.

Durch denselben gelangt das Heft 4 des Englisch-Südwestdeutschen Gütertarifs (Theil II) vom 1. Februar 1889, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station London der Grossen Englischen Ostbahn einerseits und Stationen der Saarbrücker- und Moselbahn andererseits, zur Aufhebung, jedoch verbleiben etwaige niedrigere Frachtsätze dieses Tarifheftes, ebenso wie die in demselben enthaltenen Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr, noch bis zum 10. August d. J. in Gültigkeit.

Köln, den 25. Juni 1890. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinischer Nachbar-Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt unter Aufhebung der Hefte 5, 7 und 9 des Ausnahmetarifs B vom 1. März 1890 bezw. vom 1. Januar 1887 sowie der bezüglichen Frachtsätze des Hefts 6 dieses Tarifs vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen ein Ausnahmetarif B für Steinkohlen etc. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet etc. nach den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhüttenbahn, Cranenburg der Holländischen Bahn, Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn, sowie Birten, Goch, Hassum, Labbeck, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Bahn in Kraft.

Der neue Tarif, welcher bei den betheiligten Dienststellen für 20 ₰ das Stück zu haben ist, enthält neben zahlreichen Ermässigungen auch vereinzelte Erhöhungen, im übrigen aber die seitherigen Frachtsätze.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich den 12 August d. J. bestehen.

Köln, den 12. Juni 1890. (1412)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die Station Peltre der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird vom 1. Juli d. J. ab in den Verkehr mit den Stationen Neuwied-Weissenthurm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) (237 km) und Neuwied r. Ufer

des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) (242 km) einbezogen.
Köln, den 25. Juni 1890. (1413)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Die Seite 72 des betreffenden Tarifs nachgewiesenen Zusatzfrachten für den Verkehr mit den Pfälzischen Stationen der Linie Kaiserslautern-Lauterecken werden am 1. Juli d. J. ermässigt mit Ausnahme der Sätze der Wagenladungsklasse B, für welche am 15. August d. J. Erhöhungen von 1—2 ₰ für 100 kg eintreten.
Am 1. Juli d. J. treten für die Pfälzische Station Untersulzbach neue Sätze für den Versand von Steinen der Spezialtarife II. und III in Kraft.
Frankfurt a. M., den 24. Juni 1890. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringischer Verbands-Personen- und Gepäckverkehr. Zum Tarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1889 tritt mit dem 1. Juli d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend u. a. anderweite Fahrpreise für den Verkehr von und nach Schmalkalden.
Näheres bei den Fahrkarten-Ausgabestellen.
Erfurt, den 23. Juni 1890. (1415)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. wird der Haltepunkt Föhren, zwischen Hetzerath und Schweich der Moselbahn gelegen, für den Personenverkehr eröffnet, an demselben halten folgende Züge an:
a) Abfahrt von Föhren in der Richtung Trier: 6.31 Vorm., 1.31 und 8.32 Nachmittags,
b) Abfahrt von Föhren in der Richtung Coblenz: 7.15 Vorm., 3.21 und 10.23 Nachmittags.
Die Fahrpreise können auf den Stationen eingesehen werden.
Köln, den 23. Juni 1890. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

3. Bilanzen.

Bilanz der Werra-Eisenbahngesellschaft für 1889.

Aktiva.

Nr.		M	₰
1	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	28 102 985	64
2	Neubaustrecke Sonneberg-Lauscha	1 580 018	41
3	Neubaustrecke Themar-Schleusingen	607 659	69
4	Neubaustrecke Immelborn-Liebenstein	494 961	26
5	Bahnstrecke Coburg-Bayerische Grenze	1 923 755	10
6	Materialienbestände	285 529	91
7	Baarbestände bei Banken, Hauptkasse und Expeditionen	1 528 149	11
8	Bestände an Effekten und Hypotheken, auch Immobilien der unter den Passiven Nr. 10, 13, 14, 15, 16 bezeichneten Fonds	1 328 030	26
9	Diverse Debitoren	106 310	82
	Summa	35 957 400	20

Passiva.

Nr		M	₰	M	₰	M	₰
1	Stammaktien, 50 069 Stück à 300 M	—	—	15 020 700	—		
2	Prioritätsanleihe I. Em.						
	a) Kapitalrest	9 216 600	—				
	b) durch Amortisation getilgt	533 400	—	9 750 000	—		
3	Reservefonds für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	—	—	3 332 285	64	28 102 985	64
4	Prioritätsanleihe für Sonneberg-Lauscha II. Em.	—	—	1 329 900	—		
	Einnahme an Zuschuss von S.-Meiningen und Zinsen	—	—	144 432	44		
	Mehrausgabe, aus dem Wirthschaftsfonds entnommen	—	—	105 685	97	1 580 018	41
5	Prioritätsanleihe für Themar-Schleusingen III. Em.	—	—	480 000	—		
	Zuschuss von Preussen, Zinsen etc.	—	—	157 529	29	637 529	29
6	Prioritätsanleihe für Immelborn-Liebenstein III. Em.	—	—	395 700	—		
	Zuschuss von S.-Meiningen, Zinsen etc.	—	—	166 793	66	562 493	66
7	a) Schuld an Bayern, wegen der Strecke Coburg-Grenze	—	—	804 867	99		
	b) Tilgungsfonds für diese Schuld	—	—	1 103 346	30		
	c) Baueinnahme für diese Strecke	—	—	15 540	81	1 923 755	10
8	Baare Kautionen	—	—	—	—	300	—
9	Unerhobene Dividenden, Zinsen, Obligationen	—	—	—	—	25 293	04
10	Reservefonds, statutarischer	—	—	—	—	552 938	53
11	Reservefonds, gesetzlicher, baar	—	—	—	—	96 781	49
12	Wirthschaftsfonds	—	—	352 400	—		
	hiervon ab Mehraufwand für Sonneberg-Lauscha (vide 4)	—	—	105 685	97	246 714	03
13	Beamten-Pensionskasse, Effekten, Immobilien und Hypothek	—	—	—	—	736 376	66
14	Werkstätten-Krankenkasse, Effekten und baar	—	—	—	—	5 712	83
15	Reservefonds der Betriebs-Krankenkasse, Effekten und baar	—	—	—	—	5 157	32
16	Arbeiter- und Wittwen-Unterstützungskasse, Effekten und baar	—	—	—	—	22 076	45
17	Sonstige Kreditoren	—	—	—	—	949 949	34
18	Reingewinn und Staatssteuer für 1889	—	—	—	—	464 785	84
19	Steuerfreier Ueberschuss vom Jahre 1888	—	—	—	—	9 036	—
20	Ueberschuss der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn, an den Magistrat in Schmalkalden zu zahlen	—	—	—	—	35 496	57
	Summa	—	—	—	—	35 957 400	20

Meiningen, den 3. Mai 1890. (1417)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Kirn.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Kupons unserer 4 % Prioritätsanleihe I. Emission (Kupon 13), unserer 4 % Prioritätsanleihe II. Emission (Kupon 9), sowie unserer 3½ % Prioritätsanleihe III. Emission (Kupon 4) erfolgt ausser durch unsere Hauptkasse hier durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen, durch unsere Güterexpeditionen zu Lichtenfels und Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin

und Frankfurt a/M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

Die auf die Stammaktien entfallende Dividende für 1889 ist auf 3 % oder 9 ℳ für die Aktie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines Nr. 31 ausser bei den vorgenannten Stellen auch bei Herrn Jacob Landau in Berlin vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Gleichzeitig bemerken wir, dass

a) von unserer 4½ % Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885
drei Stück Abtheilung B à 600 ℳ Nr. 2265, 2363 und 4190 und
vier Stück Abtheilung C à 300 ℳ Nr. 2553, 5160, 6571, 8076
zur Einlösung noch nicht präsentirt,

b) die Stammaktien 21541, 21543 und 23747
gerichtlich mortifizirt und Duplikate ausgegeben sind.

Meiningen, den 26. Juni 1890. (1418)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Arbeiten und Lieferungen zur Erbauung eines Fussgängertunnels im Bahnhof Darmstadt, veranschlagt zu rund 81 000 ℳ, sollen an einen Uebernehmer vergeben werden. — Zeichnungen und Bedingungen hierzu liegen auf dem Amtszimmer des Unterzeichneten während der gewöhnlichen Dienststunden zur Einsicht offen, können aber auch von auswärtigen Interessenten gegen vorherige Einsendung eines Betrages von 5 ℳ bezogen werden. Ebendaselbst werden Angebotsformulare abgegeben.

Postmässig verschlossene und mit der Aufschrift „Fussgängertunnel im Bahnhof Darmstadt" versehene Angebote sind bis zum 7. Juli l. J. Vormittags 10 Uhr an den Unterzeichneten einzusenden.

Ausbedungen werden 10 Tage Zuschlagsfrist.

Darmstadt, den 18. Juni 1890. (1419)
Der Bauinspektor.

Main-Neckarbahn. Die Erbauung von 10 Personenwagen I. und II. Klasse soll im Wege des öffentlichen Ausgebots vergeben werden.

Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferfrist sind bis zum 14. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" uns einzusenden.

Wir legen Werth darauf, dass die Anlieferung schon im April oder Mai 1891 geschehen kann.

An obengenanntem Tage wird die Eröffnung der Angebote in unserem Sitzungszimmer dahier stattfinden. Die Bieter sind dabei anzuwohnen eingeladen.

Zeichnungen und Bedingungen für die Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ von unserem Sekretariate zu beziehen.

Darmstadt, den 24. Juni 1890. (1420)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Verdingung von Bahnmeisterwagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 15 Stück Bahnmeisterwagen von 2 000 kg Tragfähigkeit in 3 Loosen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bahnmeisterwagen" zu dem auf Sonnabend, den 12. Juli 1890, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 23. Juni 1890. (1421)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 12. Jahrgang 1890. Berlin, am 28. Juni 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B B	9121	1	—	Pflugschaar —	4	1	Geestemünde L.	K. E.-D. Hannover	
2	B L	9806	1	Pack	Kleider —	16	2	Bentheim	Niederländ. Stsb.	Nelson Abbinson London.
3	C C B	1637	1	Ballen	Matratzendrill —	15,5	3	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
4	D L	1200	1	Fass	leer, gebr., 133,2 l haltend	36	4	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
5	E 5 / B M C 165	—	1	Kiste	Kurzwaaren —	29	5	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	bekl.: Barmen-Crefeld.
6	E & C	—	1	Holzverschlag	1 eis. Ofenkranz —	6	6	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
7	F G	4	1	Fass	leer, gebr. —	20	7	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
8	F S	907	1	Kiste	Papier —	37	8	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
9	G	1640	1	Ballen	Tapeten —	33	9	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr.: Amsterdam.
10	H B	146	1	Pack	Tau —	52	10	Winschoten	Niederländ. Stsb.	bekl.: Humme-Winschoten.
11	H H	1	1	Ballen	Wachs —	92	11	Nippes H. W.	Linksrh. Köln	
12	H S St	3	1	Korb	leer —	6	12	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	*)
13	J	248	1	Bund	Stuhlrohr —	31	13	Osterhagen	„	auf der Strecke gef.
14	J A / „ / S C	4339 / 4340 / 4438	3	Kisten	Wein —	179 / 178 / 79	14	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez.: Wiesbaden Berlin.
15	L B	—	2	Stück	Pappschachteln —	14	15	Ulm	Württemb. Stsb.	
16	M	22	2	Tafeln	Zinkblech —	21	16	Mergentheim	„	
17	O	11	1	—	gusseis. Ofenplatte —	12	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
18	S G	7035	1	Blechbüchse	ansch. Farbe —	27	18	Giessen	„	
19	U G	117	1	Fass	leer, gebr. —	11	19	Isny	Württemb. Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
20	Briquet	—	1	Packet	? —	0,5	20	Couvin	Grand Central Belge	
21	Bruont	—	1	Kollo	Sensen —	3	21	Gerpinnes	„	
22	Morion	—	1	Korb	? —	5	22	Vierves	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
23	—	13 / 14	2	Kolli	Marmorplatten —	10	23	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
24	| (roth)	—	1	—	Eisentheil —	2	24	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	
25	(Dreieck mit S) Lippstadt	1053	1	Kiste	12 Dosen Putzpulver —	4,5	25	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.**)
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
26	—	—	1	—	gusseis. Ausguss —	37	26	Bettenhausen	K. E.-D. Hannover	
27	—	—	4	Bund	Bandeisen —	137	27	Esslingen	Württemb. Stsb.	1 Bund bez.: „Kirchheim-Teck“.

*) Auf der Rückseite der Markirung der durchstrichene Vermerk: Herrn Scheffer, Wehrden.
**) Die Dosen tragen die Bezeichnung: „Schlesingers Patent Diamond Knife Powder“.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
28	—	—	4	Stück	birkene, 200 mm starke Bretter, je 6,0 m lang	—	28	Simonsdorf	K. E.-D. Bromberg	
29	—	—	1	—	eis. Bügel —	2	29	Neustettin	„	
30	—	—	3	Stück	Hämmer —	1,7	30	Tübingen	Württemb. Stsb.	
31	—	—	1	Kiste	alte Kleider —	23	31	Frankfurt a/M. Gepäckabfert. Hauptbhf.	Main-Neckarbahn	
32	—	—	1	Sack	Leimleder —	25	32	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
33	—	—	1	Pack	Messing —	12	33	Stuttgart	„	
34	—	—	4	—	eis. Muffen oder Zwischenstücke	1	34	Minden	K. E.-D. Hannover	
35	—	—	1	Pack	Papierdüten —	10	35	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
36	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	64	36	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
37	—	—	1	—	hölzerne Querschwelle	85	37	Oberwesel	Linksrh. Köln	
38	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	38	Neuss	„	
39	—	—	1	Sack	leere Säcke —	22	39	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
40	—	—	1	—	Tisch in Papier verpackt	5	40	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
41	—	—	4	—	eis. Unterlager —	4	41	Giessen	K. E.-D. Hannover	
42	—	—	2	Stück	gusseis. Verzierungen	4	42	Esslingen	Württemb. Stsb.	

Fehlend.

Bei der Verladung in Solingen vor ca. 4 Wochen fehlte:

G. H. 8840. 1 Kiste Eisenwaaren K. 160.

Im Vorfindungsfalle unter Anzeige an die Redaction nach Solingen Nord senden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.